

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений
Кафедра китаеведения
Направление подготовки 41.04.01 – Зарубежное регионоведение
Направленность (профиль) образовательной программы Исследования регионов и стран Азии (Китай)

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

А. В. Шатравка А. В. Шатравка
« 23 » июля 2018 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на тему: Реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути»: современное состояние, противоречия и тенденции

Исполнитель

студент группы 6310м2

Е. В. Лескова
(подпись, дата)

Е. В. Лескова

Руководитель

доцент, канд. геогр. наук

Л. А. Понкратова
(подпись, дата)

Л. А. Понкратова

Руководитель научного
содержания программы
магистратуры

С. В. Филонов
(подпись, дата)

С. В. Филонов

Нормоконтроль

Е. В. Калита
(подпись, дата)

Е. В. Калита

Рецензент

Т. В. Кочергина
(подпись, дата)

Т. В. Кочергина

Благовещенск 2018

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет Международных отношений
Кафедра Китаеведение

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой

И.В.
подпись

И.В. Шатравка
И.О.Фамилия

« 27 » октября 2017 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Лесковой
Екатерины Викторовны

1. Тема выпускной квалификационной работы: Реализация проекта
«Экономический план Шанхайского пути»: современное состояние, проблемы и тенденции.
(утверждена приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 18.06.2018 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: _____

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): 1) изучить этап, цели формирования проекта; 2) проанализировать современное состояние инфраструктуры торгового транспортного шельфа сотрудничества в рамках Шанхайского пути.

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) Экспликация 13 таблиц, 1 рисунок.

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов): _____

7. Дата выдачи задания 27.10.2017

Руководитель выпускной квалификационной работы: Алексеева Покиратова доцент, канд. экон. наук
(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): _____
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Магистерская работа содержит 116 с., 7 рисунков, 13 таблиц, 3 приложения, 46 источников.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ, ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, СОПРЯЖЕНИЕ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНФРАСТРУКТУРА, ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

В работе были рассмотрены этапы, пути, перспективы и противоречия реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути».

Цель данной работы – описать теоретические и практические аспекты реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути».

Основу методологии исследований составляет анализ перспектив реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути», путем рассмотрения данных современного состояния и целей поставленных проектом.

На основе полученных результатов, был сделан вывод о том, что реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути» находится на начальном этапе, но уже достигла сравнительно высоких результатов. Уже на данном этапе Китай активизировал экономическое проникновение в регион и готов к широкому взаимодействию, вкладывая значительные суммы денег в значимые для стран Центральной Азии проектов постепенно подталкивая элиты региона к сближению с Китаем.

Таким образом, в условиях ускоренного, но неравномерного развития региональной экономической интеграции, строительство «Экономического пояса Шелкового пути» не только осуществимо теоретически, но уже имеет конкретную базу реализации.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты формирования и реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути»	11
1.1 Исторические аспекты развития инициативы «Один пояс – один путь»	13
1.2 Цели, этапы и структурные элементы проекта «Экономического пояса Шелкового пути»	17
1.3 Региональное измерение «Экономического пояса Шелкового пути»	28
2 Реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути»: основные результаты	40
2.1 Инфраструктура, как основа реализации проекта	41
2.2 Финансовое и инвестиционное обеспечение реализации проекта	51
2.3 Торговое сотрудничество стран вдоль Экономического пояса Шелкового пути	71
3 Интеграционные процессы между ЕАЭС и странами, вовлеченными в «Экономический пояс Шелкового пути»	81
3.1 Современное состояние, проблемы и перспективы сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути»	81
3.2 Пути сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути»	95
Заключение	104
Список использованных источников и литературы	109
Приложение А	117
Приложение Б	119
Приложение В	122

ВВЕДЕНИЕ

В сентябре и октябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин во время визитов в страны Центральной и Юго-Восточной Азии выдвинул проекты по совместному строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», которые были объединены в инициативе «Один пояс и один путь». На данный момент инициатива привлекла внимание международного сообщества, а изучением перспектив реализации инициативы занимаются многие ведущие специалисты.

В данной работе были подробно рассмотрены этапы, пути, перспективы реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути», особенно уделено внимание современному состоянию и противоречиям, которые могут возникнуть в процессе реализации проекта.

Инициатива «Один пояс – один путь» с самого начала представляла собой проект крупного, геостратегического характера, который за счет внешнеэкономических и внешнеполитических механизмов призван обеспечить интересы страны в ближнем и дальнем зарубежье Евразии и одновременно решить ряд текущих системных проблем развития экономики страны, за счет формирования стратегических опорных пунктов для развития внутренних регионов.

Реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути» будет способствовать экономическому росту стран вдоль нового Шелкового пути и развитию экономического сотрудничества в регионе, способствовать обмену и контактам между народами Азии и Европы, благоприятствовать мирному развитию стран, вовлеченных в строительство экономического пояса.

Цель данной работы – проанализировать теоретические и практические аспекты реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути».

В соответствии с поставленной целью в работе решались следующие задачи:

- 1) изучить этапы, цели формирования и реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути»;
- 2) проанализировать современное состояние проекта «Экономический пояс Шелкового пути» в сфере инфраструктуры;
- 3) исследовать результаты торгового, финансового и инвестиционного сотрудничества стран вдоль «Экономического пояса Шелкового пути»;
- 4) оценить возможности и проблемы реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути» в сфере торговли;
- 5) выявить перспективные направления и пути сопряжения проекта с ЕАЭС.

Основу методологии исследований составили теоретические работы различных авторов по реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути», а также концепция, идея и цели, поставленные проектом.

Актуальность исследования обусловлена тем, что проект находится на начальном этапе реализации и многие аспекты еще не изучены, а перспективы реализации до конца не определены. Поэтому необходимо подробно рассмотреть возможные этапы, пути реализации и трудности, которые могут возникнуть или уже проявляются в процессе реализации проекта.

Практическая значимость данной работы заключается в том, что благодаря изучению происходящих процессов будут анализированы перспективы проекта, выявлены проблемы, противоречия и тенденции проекта «Экономического пояса Шелкового пути».

Реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути» находится на начальном этапе, но уже достигла сравнительно высоких результатов. Уже на данном этапе Китай активизировал экономическое проникновение в регион и готов к широкому взаимодействию, вкладывая значительные суммы денег в значимые для стран Центральной Азии проекты постепенно подталкивая элиты региона к сближению с этой страной.

Изучением данной темы занимаются многие специалисты разных стран, за основу проводимого исследования были взяты оригинальные китайские до-

кументы, материалы различных конференций связанных с темой «Одного пояса – одного пути», проводимых в КНР и за ее пределами, а также работ китайских и российских ученых.

Принципы, основные концепции, приоритеты и механизмы сотрудничества, а также другие теоретические аспекты инициативы «Одного пояса – одного пути» подробно описаны в опубликованном в марте 2015 г. тремя ведомствами КНР: Государственным комитетом по делам развития и реформ, Министерством коммерции и Министерством иностранных дел с санкции Госсовета документе «Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»»¹.

Большой вклад в расширение теоретической базы исследования внесла работа ректора института экономики и управления Северо-Западного Университета Китая профессора Бай Юнсю «Стратегия «Экономический пояс Шелкового пути»: основания, цели и этапы реализации»², профессор в данном труде подробно описывает этапы реализации ЭПШП, вплоть до предыстории проекта, периода Великого Шелкового пути.

В основу написания работы также легли исследования профессора университета Цинхуа Ху Аньгана, разрабатывавшего теоретические подходы к концепции ЭПШП, в своей работе «Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути»»³ профессор выдвинул идею зонирования ЭПШП.

¹ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века») // Мин. коммерции КНР: офиц. сайт. 06.11.2014. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/article/resume/n/201504/20150400929655.shtml> (дата обращения: 20.10.2017).

² Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия «Экономический пояс Шелкового пути»: основания, цели и этапы реализации) // Жэньвэнь цзачжи. 2014. № 9. С. 25-31.

³ Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь луцин (Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути») // Синьцзян шифань дасюэ сюэбао. 2014. № 2. С. 1-10.

Немаловажную роль при работе над исследованием, сыграл коллективный труд отечественных специалистов Института Дальнего Востока Российской Академии Наук, выпущенный под редакцией кандидата экономических наук Виктора Анатольевича Матвеева проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» в контексте ШОС» в работе были использованы отдельные статьи сборника: Матвеев В. А. «Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути»⁴; Уянаев С. В. «Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, эволюция, структурные элементы»⁵; Сазонов С. Л. «Строительство инфраструктуры «Пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая»⁶. В последней из работ были подробно описаны транспортные пути экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

При описании сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, его путей, проблем и перспектив активно использовались: «Доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шёлкового пути»⁷ выпущенный Исследовательским центром Всероссийской академии внешней торговли под редакцией кандидата экономических наук П. А. Кадочникова, в работе подробно описан проект, перспективы и возможные варианты сопряжения; а также статья С. Г. Лузянина, директора Института Дальнего Востока РАН, ««Один пояс, один путь»: российская проекция и про-

⁴ Матвеев В. А. Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС: сб. статей. М., 2017. С. 19-33.

⁵ Уянаев С. В. Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, эволюция структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС: сб. статей. М., 2017. С. 9-18.

⁶ Сазонов С. Л., Чэнь Сяо. Строительство инфраструктуры «Пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС: сб. статей. М., 2017. С. 34-59.

⁷ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути / под ред. П. А. Кадочникова, В. Ю. Саламатова, А. Н. Спартака. 2-е изд. М.: ИТІ, 2016. 200 с.

блемы сопряжения»⁸, в которой автор уделил особое внимание российскому вектору китайской инициативы.

Важной составляющей исследования стала оценка статистических данных, главными источниками данных стали официальные сайты банков и фондов, а также статистические отчеты. Так для выявления уровня развития инфраструктуры стран ЭПШП активно использовались официальные данные сайта Всемирного Банка⁹ и «Отчет глобальной конкурентоспособности 2016 – 2017»¹⁰ Всемирного Экономического форума.

Для анализа торговой деятельности стран ЭПШП были задействованы статистические данные официального портала «Одного пояса – одного пути»¹¹ и современное издание «Статистического отчета торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути»¹² составленного Государственным информационным центром, Центром хранения и обработки данных «Одного пояса – одного пути» и Даляньской информационной компанией «Ханьвэнь», выпущенный в апреле 2018.

Основными источниками информации и данных о финансировании и инвестиционных проектах стали официальные сайты созданных по инициативе Китая финансовых структур: Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ)¹³ и государственного Фонда Шелкового пути (ФШП)¹⁴.

⁸ Лузянин С. Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность: сб. статей. М., 2017. С. 27-36.

⁹ World Bank Development Indicators Database // The World Bank: official site. 12.06.2003. URL: <https://data.worldbank.org/products/wdi> (дата обращения: 20.03.2018).

¹⁰ The Global Competitiveness Report 2016 – 2017 [Electronic resource]: research work report (final): 91-93 / World Economic Forum; ed. K. Schwab. Geneva, 2017. 383 p. URL: <http://www.weforum.org/TheGlobalCompetitivenessReport2017.pdf> (дата обращения 20.03.2018).

¹¹ Чжунго Идай илу ван (Портал «Один пояс – один путь») [Электронный ресурс]. Пекин, 2017. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 12.02.2018).

¹² «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)) [Электронный ресурс]: отчет о НИР (заключ.): 1-1 / Гос. инф. центр; рук. Чэн Сяобо ; исполн.: Чжоу Минь [и др.]. Далянь, 2018. 212 с. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p=1> (дата обращения 30.05.2018).

¹³ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата обращения: 20.03.2018).

¹⁴ Сылу цзицзинь (Фонд Шелкового пути) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 02.03.2014. URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/> (дата обращения: 20.03.2018).

Обращение к данным источникам позволило проследить текущее состояние реализации проекта и основные тенденции развития ЭПШП, которые нашли отражение в нашем исследовании.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин впервые выдвинул инициативу по строительству «Экономического пояса Шелкового пути», которая затем наравне с идеей «Морского Шелкового пути XXI века» составила основу инициативы «Один пояс, один путь».

Это произошло во время визита председателя КНР в Казахскую столицу Астану 7 сентября 2013 года, в своем докладе в Назарбаев Университете, Си Цзиньпин объявил о стратегической концепции совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути».

В речи Си Цзиньпина прозвучали темы отношений КНР и Казахстана, а также тема политического курса Центральной Азии. В речи председатель уделил особое внимание истории Великого Шелкового пути: «Более 2100 лет назад китайский дипломат династии Хань Чжан Цян был отправлен с дружественной миссией в Центральную Азию, благодаря его деятельности Китай вместе со странами Центральной Азии проложили путь дружественных обменов, пересекающий Восток и Запад, соединяющий Европу и Азию – Великий Шелковый путь»¹⁵. Си Цзиньпин подчеркнул, что территория Казахстана являлась частью древнего Великого Шелкового пути и когда-то внесла огромный вклад в связь цивилизации Востока и Запада, способствовала развитию контактов различных народов, различных культур. Си Цзиньпин в своем выступлении предложил оценить, как непрерывный поток дипломатических миссий, караванов, туристов, ученых, мастеров взаимовыгодный для всех стран, располагавшихся вдоль пути, обмен опытом и знаниями в рамках Великого Шелкового пути повлияли на прогресс цивилизаций. «Более чем 2000-летняя история контактов подтверждает, что стоит только придерживаться принципов взаимодоверия, ра-

¹⁵ Си Цзиньпин цзай Нацзаэрбаефу дасюэйдэ яньцзын (Речь Си Цзиньпина в Назарбаев Университете) // Синьхуа-онлайн: ежедн. интернет изд. 08.09.2013. URL: http://www.xinhua.net.com/politics/2013-09/08/c_117273079.htm (дата обращения: 24.11.2017).

венства, толерантности, равноправного сотрудничества, то, несмотря на различия народов, их веры и культуры страны смогут совместно пользоваться благами, мирно сосуществовать и развиваться. Это ценный опыт, оставленный нам древним Великим Шелковым путем»¹⁶ заявил председатель КНР в своем докладе.

Также в речи Си Цзиньпин сделал акцент на том, что последние 20 лет вслед за ускоренным развитием контактов Китая и стран Европы и Азии, день ото дня идея возрождения древнего Великого Шелкового пути приобретает все большую поддержку среди экономических элит Китая. Целью возрождения, по мнению председателя Си, станет укрепление связей между странами Евразийского континента и выдвижение на новую историческую ступень взаимовыгодного сотрудничества стран в новом формате¹⁷.

Инициатива «Один пояс – один путь» с самого начала представляла собой проект крупного, геостратегического характера, который за счет внешнеэкономических и внешнеполитических механизмов призван обеспечить интересы страны в ближнем и дальнем зарубежье Евразии и одновременно решить ряд текущих системных проблем развития экономики страны.

Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян участвуя в выставке Китай – АСЕАН 2013 г. подчеркнул, что также необходимо разрабатывать входящий в инициативу «Один пояс – один путь» Морской Шелковый путь с участием стран АСЕАН и формировать стратегические опорные пункты, которые будут способствовать развитию внутренних регионов. «Скорейшее создание «Одного пояса и одного пути» будет способствовать экономическому процветанию стран вдоль Великого Шелкового пути и экономическому сотрудничеству в регионе, будет способствовать обмену и контактам между разными цивилизациями, благоприятствовать мирному развитию на планете, – словом, дело «Одного пояса и

¹⁶ Си Цзиньпин цзай Нацзаэрбаефу дасюэздэ яньцзын (Речь Си Цзиньпина в Назарбаев Университете).

¹⁷ Ibid.

одного пути» – это великое дело на благо народам всех стран мира»¹⁸ заявил премьер.

1.1 Исторические аспекты развития «Экономического пояса Шелкового пути»

Для начала кратко ознакомимся с истории ЭПШП, а именно с его историческим прообразом Великим Шелковым путем. Великий Шелковый путь – система караванных торговых путей, соединявших со 2 в. до н.э. до 15 в. страны Евразии – от Западной Европы до Китая¹⁹.

Исторический Великий Шелковый путь среди многих известен лишь его представительным предметом торговли «Китайским шелком», однако фактически содержание его гораздо более объемно. Концепцию «Шелковый путь» выдвинул немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен (1833 – 1905 гг.). Он назвал объединяющий Западный Туркестан и Китай торговый путь в Центральной Азии «Шелковый путь» (нем. Seiden – strassen), этот транзитный путь с далекой древности соединял Азию, Европу Восточную и Западную Африку. Научное сообщество полагает, что Шелковый путь действительно был сформирован более 2000 лет назад после миссии посла династии Западная Хань Чжан Цзяна в западные земли, к в тот же исторический период был возрожден Южный Шелковый путь и другие маршруты²⁰.

Маршруты Шелкового пути с течением времени менялись, однако исторически выделяются два основных пути: южный и северный. Южный путь проходил от севера Китая через Среднюю Азию и выходил на Ближний Восток и Северную Индию; Северный путь брал истоки на севере Китая и через Памир и

¹⁸ Ли Кэцян цяндяо: пу цзю мяньсян Дунмэндэ «Хайшан сычоу чжилу» (Ли Кэцян подчеркнул важность вовлечения стран АСЕАН в проект «Морского Шелкового пути 21 века») // Правительство КНР: офиц. сайт. 04.11.2013. URL: http://www.gov.cn/ldhd/2013-09/04/content_2481290.htm (дата обращения: 20.12.2017).

¹⁹ Мамлеева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквиализационного взаимодействия народов Евразии // *Vita Antiqua*. 1999. № 2. С. 59.

²⁰ Ань Чэнмоу. Цун Сычоу чжилу дао вого дуйваймаоидэ цзайду фаньжун (От Шелкового пути до нового рассвета внешней торговли Китая) // Кэсюэ Цзинци Шэхуэй. 1988. № 2. С. 116.

Приаралье выходил к Нижней Волге и бассейну Черного моря. Между южным и северным путями также было немало промежуточных маршрутов соединяющих данные дорожные артерии. С течением времени коммуникационная сеть Великого Шелкового пути становилась все более густой и включала все больше ответвлений, а основные маршруты сдвигались то на север, то на юг²¹.

Более 2000 лет назад народы евроазиатского континента своим трудом и энтузиазмом прокладывали пути торговли и коммуникаций, которые помогли связать цивилизации Азии, Европы и Африки. Многие столетия Великий Шелковый путь следовал принципам мирного сотрудничества, открытости и толерантности, позволяя обмениваться опытом, знаниями народам стран вдоль Великого Шелкового пути. Нельзя не сказать, что Великий Шелковый путь сыграл свою роль в прогрессе человеческой цивилизации в целом и развитии стран вдоль Великого Шелкового пути в частности, став символом общения Востока и Запада, он также является историческим и культурным достоянием мира.

Исторически пролегающий через Китайские равнины и западные земли Великий шёлковый путь создал международный торговый транзитный путь соединяющий Восток и Запад, достиг своего пика в период расцвета династии Тан в Китае и пришел в упадок в период династии Сун, а к середине периода династии Цин погрузился в забвение²².

Следует отметить, что значение Великого шелкового пути в историческом процессе нельзя переоценить. Великий шелковый путь стал возможностью постоянного обмена культурными и научными достижениями; Шелковый путь подтолкнул развитие торговых отношений и способствовал созданию многих институтов рыночного хозяйства; торговля вдоль Великого шелкового пути содействовала созданию развитой системы международного разделения труда в производстве товаров; Великий шелковый путь ускорил строительство торго-

²¹ Мамлеева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии. С. 59.

²² Ду Юйвэнь. Танмо удай шици сибэй диюань чжэнчжидэ бяньхуа цзи тэдянь (Изменения и особенности геополитики северо-запада в последние годы династии Тан). С. 143.

вых крупных населенных пунктов на средневековом Востоке и обеспечивал их транспортную коммуникацию²³.

Начиная с 90-х годов XX века после распада СССР структура мировой политэкономии вступила в период масштабных корректировок. Исчезновение с карты мира СССР позволило государствам Центральной Азии все больше проявлять свою геополитическую роль, именно в этот период возрождение регионального экономического сотрудничества согласно концепции Великого Шелкового пути привлекло внимание многих государств.

Важно дополнить, что Япония, США, Россия и др. государства, а также Европейский союз, ООН и другие международные организации уже планировали подобные программы развития. Так с начала 1990-х активно обсуждался проект о создании транспортной системы пролегающей вдоль Евразийского континента, которая примерно повторяла бы исторический маршрут Шелкового пути, проходя из Китая через Туркменистан до Турции и Грузии. Эта программа была названа ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия)²⁴.

В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин во время визита в Казахстан в своей речи о проекте строительства «Экономический пояс Шелкового пути» также подчеркнул, что в XXI веке, на фоне замедлившегося процесса восстановления мировой экономики, сложной международной и региональной обстановке, особенно важно и актуально продвигать основную идею Великого Шелкового пути²⁵.

После выдвижения в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином инициативы возрождения Великого Шелкового пути, его проекты инициативы «Одного пояса – одного пути» были упомянуты в важных программных документах Китая, таких как «План социально-экономического развития КНР на 2015 год»

²³ Мамлеева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквиализационного взаимодействия народов Евразии. С. 60.

²⁴ Там же. С. 61.

²⁵ Си Цзиньпин цзай Нацзаэрбаефу дасюэдэ яньцзын (Речь Си Цзиньпина в Назарбаев Университете).

и «Доклад о работе правительства КНР на 2015 год», что показало принципиальную важность этого проекта для руководства Китая.

Более того, 28 марта 2015 г. с санкции Госсовета КНР Госкомитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел, Министерством коммерции был опубликован документ «Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»», в котором были четко описаны принципы совместного создания проектов; основные концепции проектов; приоритеты и механизмы сотрудничества в рамках проектов; тенденции региональной открытости Китая и его активные действия для реализации проектов, а также описаны исторические аспекты Великого Шелкового пути и перспективы развития проектов²⁶.

Согласно вышеуказанному документу текущая обстановка замедления восстановления мировой экономики после мирового финансового кризиса, когда страны столкнулись с серьезными проблемами развития, подталкивает их на поиски новых моделей международного сотрудничества. Этой моделью может стать система экономических связей вдоль «Одного пояса – одного пути», которая будет опираться на принципы многополярности, глобализации экономики, культурного многообразия и информатизации общества, будет отстаивать идеи регионального сотрудничества, свободной торговли и открытости мировой экономики.

Более того, совместное строительство «Одного пояса – одного пути» будет способствовать свободному передвижению факторов производства, эффективному распределению ресурсов и глубокому проникновению рынков.

Инициатива «Один пояс и один путь» также нацелена на формирование и укрепление взаимосвязанности материков Азии, Европы и Африки, и в омывающих их океанах, на укрепление взаимосвязанного партнерства стран пояса и

²⁶ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцзидай хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭППП и МПП XXI в.).

пути. Проекты взаимосвязи помогут этим странам сверить и состыковать стратегии развития между собой, раскрыть потенциал регионального рынка, активизировать инвестиции и потребление, создать спрос и рабочие места, расширить гуманитарные обмены между народами и взаимообогащение культур²⁷.

В реализации инициативы «Один пояс и один путь» выражается потребность Китая в собственной открытости и укреплении взаимовыгодного сотрудничества с другими странами, в связи с чем Китай готов по мере своих сил и возможностей взять на себя больше обязательств и внести более весомый вклад в строительство «Одного пояса – одного пути».

1.2 Цели, этапы и структурные элементы проекта «Экономического пояса Шелкового пути»

Согласно эволюционному развитию мирового хозяйства следует сказать, что вслед за появлением международной торговли развиваются и международные экономические отношения в целом. Оглядываясь на историю человеческого развития, можно выделить три уровня международных экономических контактов: в основе обменов начального уровня стоит традиционная товарная торговля; в основе обменов среднего уровня стоят региональная экономическая интеграция и глобальное экономическое сотрудничество; в основе обменов высокого уровня стоит глобальное экономическое интеграционное сотрудничество.

Оценивая с данной точки зрения Великий Шелковый путь можно сказать, что этап его функционирования был одной из первых попыток перехода от традиционной товарной торговли к региональной интеграции и глобальному экономическому сотрудничеству. Целью нового Шелкового пути, как и его исторического «прародителя» станет выход на новый этап международных экономических отношений. Долгосрочная цель стратегии Экономического пояса Шелкового пути: достичь высокого уровня международных экономических

²⁷ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидаи хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПП и МПП XXI в.).

контактов и создать основную стратегическую платформу глобальной экономической интеграции. Для этого будут реализованы следующие задачи:

- создание высокоразвитой сети международного экономического сотрудничества открытого типа;
- активизация делового экономического сотрудничества;
- строительство платформы мирного развития стран;
- либерализация и упрощение экономических контактов.

В условиях ускоренного, хоть и неравномерного развития региональной экономической интеграции, строительство «Экономического пояса Шелкового пути» не только осуществимо теоретически, но уже имеет конкретную базу реализации.

Данный проект имеет, прежде всего, экономическую составляющую и направлен на стабильное социально-экономическое развитие Китая в условиях снижения экспортных возможностей на традиционных рынках США, ЕС и Восточной Азии и попыток США ослабить позиции Китая на мировой арене путем создания торговых партнерств без его участия (например, Транстихоокеанское партнерство).

Реализация проекта поможет Китаю расширить торгово-экономические связи с основным торговым партнером – ЕС, создать трансграничную инфраструктуру, диверсифицировать торговые маршруты поставок сырья для экономики Китая, а также будет способствовать продвижению юаня в расчетах, расширению своего экономического и политического влияния и гуманитарных связей²⁸.

Проект «Экономического пояса Шелкового пути» не является уникальным, эта часть общей политики Китая на пространстве Евразии. Масштаб задач ЭПШП, меняется во времени. Первоначальная задача ЭПШП ставилась значительно узко и представляла собой обновленную программу содействия социально-экономическому развитию в центральной и западной частей Китая, пре-

²⁸ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 64.

одолению кризиса перепроизводства в отдельных отраслях промышленности, отстающих в развитии. Сейчас фокус стратегии переходит на формирование межстранового коллективного механизма для углубления экономического сотрудничества с теми странами, которые расположены на территории ЭПШП²⁹.

Пять основных целей инициативы «Один пояс – Один путь», а в том числе и проекта «Экономического пояса Шелкового пути»:

- обмен между странами региона информацией по стратегии экономического развития для поисков точек соприкосновения;
- развитие дорожного сообщения для создания большого транспортного коридора «Тихий океан – Балтийское море»;
- организация бесперебойной торговли в зоне «Экономического пояса Шелкового пути» в ходе упрощения торговых и инвестиционных процедур;
- укрепление сферы денежного обращения для осуществления обменов и расчетов в национальных валютах в счет постоянных операций и в счет капитала;
- взаимное изучение устремлений народов в этой зоне³⁰.

Согласно труду Бай Юнсю³¹ цели ЭПШП включают в себя следующие пункты:

1. Создание ключевой стратегической платформы осуществления глобальной экономической интеграции. Как было сказано выше, глобальная экономическая интеграция – это неизбежный результат высокого уровня развития международных экономических отношений.

В рамках идеи мирового межконтинентального сотрудничества Экономический пояс Шелкового пути будет пролегать в трех пространствах на воде, на земле и в воздухе, территория влияния ЭПШП будет непрерывно увеличивать-

²⁹ Матвеев В. А. Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути». С. 21.

³⁰ Островский В. А. Экономический пояс «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы сопряжения двух проектов. М., 2017. С. 4.

³¹ Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия «Экономический пояс Шелкового пути»: основания, цели и этапы реализации). С. 27.

ся и в итоге объединит экономики Азии, Европы и Африки. В определенном смысле ЭПШП станет синонимом «Экономической интеграции Европы, Азии и Африки». В тоже время, вслед за развитием Американской экономической интеграции, Тихоокеанского экономического сотрудничества ЭПШП ускорит экономическое слияние двух сторон Востока и Запада с Северной и Южной Америкой и Океанией, став важнейшей стратегической платформой осуществления глобальной экономической интеграции.

2. Создание сети открытого международного экономического сотрудничества. Инициатива ЭПШП не имеет намерений ксенофобного характера, пропагандируя высокую степень экономической открытости. ЭПШП делает упор на региональную и глобальную заинтересованность в сотрудничестве.

Экономическая глобализация непрерывно распространяется, а в тоже время развитие открытой экономики становится выбором многих стран мира. Характерная черта ЭПШП – это высокая степень экономической открытости стран и существующих международных организаций, а также привлечение все большего числа стран-участниц в сеть экономического сотрудничества.

3. Сближение множества организаций сотрудничества, активизация сотрудничества в различных формах. Строительство ЭПШП имеет огромное преимущество, однако оно также столкнется с проблемами и сложностями координации международных процессов. Для этого инициатива ЭПШП опирается на принципы гибкости и практичности, таким образом, строительство ЭПШП может, как разворачиваться двусторонних плоскостях, так и осуществляться с помощью многостороннего сотрудничества. В тоже время Америка и др. страны не будут вытеснены за рамки возможностей осуществления ЭПШП, а более того могут производить на равне стран региона ЭПШП слияние различных организаций сотрудничества и форм сотрудничества, формируя порядок открытого экономического сотрудничества.

4. Строительство платформы мирного развития стран. Инициатива ЭПШП уважает право народов на самостоятельный выбор пути развития, придерживается стратегии взаимного доверия в политическом общении и намерена

построить новую модель международных отношений, которая превзойдет традиционные модели МО и будет выше культурных различий, отличий режимов и разницы развития. Новая модель позволит странам участницам инициативы ЭПШП совместно и безопасно развивать «партнерские, дружеские, соседские» отношения, на основании которых ЭПШП станет платформой мирного развития стран.

5. Создание в высшей степени упрощенной и либеральной единой интеграционной системы. Смотри на практику современного мира, каждый регион обладает экономической интеграционной организацией, например, Европейский союз, НАФТА или другие региональные организации экономического сотрудничества, руководящую роль в которых выполняет институциональная система, сформированная на основе соглашений стран регионов. Более того, чем выше степень экономической интеграции, тем выше важность институционализации сотрудничества. Вслед за непрерывным развитием международного сотрудничества в рамках ЭПШП, страны в регионах ЭПШП для эффективного ведения экономических контактов сформируют единую интеграционную систему, гарантирующую свободное движение и содействие размещению факторам производства в регионе.

Таким образом, можно резюмировать, что строительство Экономического пояса Шелкового пути – это крупный стратегический системный проект, который повлияет на картину глобальной экономики, создаст новую структуру мировой экономики и будет способствовать гармоничному развитию стран мира.

Предполагается, проект «Экономического пояса Шелкового пути» выдвинут приблизительно на срок в 50 лет, и его реализация будет проходить в три этапа: начальный – реализация базовых рамок экономического партнерства Китай – Центральная Азия – Россия; этап расширения – строительство экономического партнерства Европа – Азия; этап совершенствования – формирование стратегической платформы глобального экономического партнерства³².

³² Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидайд чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия ЭПШП: основания, цели и этапы реализации). С. 30.

1. Начальный этап: экономическое партнерство Китай – Центральная Азия – Россия (2015 ~ 2025 гг.)

Стратегический центр Экономического пояса Шелкового пути является Центральная Азия. В тоже время, Китай, страны Центральной Азии и Россия между собой уже связаны множеством экономических связей и обладают сравнительно зрелой сотруднической базой. Поэтому реализация экономического партнерства Китай – Центральная Азия – Россия – это начальный этап строительства ЭПШП. Этот этап также станет важнейшим этапом заложения базы стабильного развития ЭПШП. Этап рассчитан на период около 10 лет.

В рамках экономического партнерства Китай – Центральная Азия – Россия экономическое сотрудничество Россия – Центральная Азия и Россия – Китай должны развиваться одновременно. Чтобы достичь цели данного этапа, одной из важнейших задач является продолжение углубления отношений стратегического доверия России и Китая. Одна из основных задач этапа: устранить противоречия «интеграции Китая и Центральной Азии» и «интеграции России и Центральной Азии», добиться совместного развития сотрудничества двух механизмов, а не их противостояния³³. Поэтому очень важно укрепить согласованные действия ШОС и ЕАЭС под руководством России.

Со стороны Китая данный этап должен войти в программу развития «Пять коммуникаций» (политические связи, дорожные связи, беспрепятственная торговля, денежные потоки, связь между народами) и усилить работу политических связей стран Центральной Азии и России. В тоже время, на данном этапе продолжится усовершенствование условий железнодорожных и автодорожных магистралей, будет продолжено развитие авиа-инфраструктуры, трубопроводов энергоресурсов, информационных сетей и др. инфраструктурных объектов, развитие путей морских перевозок от Тихого океана до Балтийского моря, будет сформирована эффективная, удобная коммуникационная сеть. Це-

³³ Ван Хайюнь. Цзяньшэ «Сычоу чжилу цзинцидай» суцзинь дицьюй гэгэ гунтун фа-чжань (Строительство «Экономического пояса Шелкового пути» стимулирует совместное развитие стран региона) // Исследования России. 2014. № 1. С. 7.

лями начального этапа также станут укрепление торговли и инвестиционной деятельности в энергетической, обрабатывающей, строительной, высокотехнологичной и туристической и др. сферах деятельности; непрерывное повышение степени либерализации и упрощения торговли и инвестиций; активизация использования местной валюты во внешнеторговых расчетах и снижение степени зависимости от американского доллара, укрепление международной конкурентоспособности экономик внутри региона и возможностей сопротивления финансовым рискам; а также постепенное укрепление дружественных связей народов, которое заложит для сотрудничества Китай – Центральная Азия – Россия крепкую социальную базу.

Вместе с тем, Китай продолжит продвижение стратегии развития запада Китая, в особенности укрепив строительство производственного пояса «Сиань – Ланьчжоу – Урумчи», поддерживая систему регионального развития Китая с помощью формирования ЭПШП³⁴.

2. Этап расширения: основные рамки экономического партнерства Европы и Азии (2025 ~ 2045 гг.)

Экономическое партнерство Китай – Центральная Азия – Россия подготовит хорошую базу и условия сопряжения экономики Восточной Азии и экономик Западной, Южной Азии и Европейского союза. С этого момента строительство ЭПШП входит в этап расширение, цель которого реализовать экономическую интеграцию Европы и Азии. Этот важный связующий этап реализации стратегического проекта ЭПШП рассчитан на период около 20 лет.

На данном этапе ЭПШП должен расширится в сторону Востока до Южной Кореи, Японии, в сторону Запада до рубежей трех континентов Азии, Африки и Европы стран Афганистана, Ирана, Турции, Саудовской Аравии и др. стран Западной Азии и ЕС, на юг расширится до стран АСЕАН, Индии, Пакистана и др. стран Южной Азии. В ходе данного этапа должны быть устранены

³⁴ Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь лущин (Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути»). С. 5.

основные барьеры экономических контактов Европы и Азии, установлены рамки Евразийского экономического партнерства.

Со стороны КНР этот этап продолжит укрепление экономического сотрудничества со странами Восточной Азии: Японией, Южной Кореей и экономического сотрудничества со странами АСЕАН, повысит уровень интеграции экономик Восточной Азии; на основании сотрудничества в группе государств БРИКС и группе Большой 20 (G20) укрепит партнерское сотрудничество со странами Индии, Пакистана и др. стран; укрепит партнерское сотрудничество со странами Западной Азии в отраслях энергоресурсной добычи, передовой обрабатывающей промышленности и в сфере высоких технологий; используя готовый транзитный путь связывающий Азию и Европу укрепит всестороннее экономическое сотрудничество со странами Европейского Союза.

3. Этап совершенствования: платформа глобального экономического партнерства (2045 ~ 2065 гг.)

Установив основные рамки Евразийского экономического партнерства третий этап использует их для расширения глобальных экономических связей. С этого момента строительство ЭПШП входит в этап совершенствования, цель этапа сформировать стратегическую платформу глобального экономического партнерства. Этот этап станет завершающим для стратегического проекта ЭПШП и рассчитан он на период около 20 лет.

На данном этапе ЭПШП усилится влияние Африканского региона, будет повышена степень экономической интеграции трех континентов Африки, Азии и Европы. Австралия, Новая Зеландия и др. страны Океании также глубже интегрируются в ЭПШП. Наряду с этим ЭПШП на основе построенного глубокого экономического сотрудничества через Тихий и Атлантический океаны, с двух сторон Востока и Запада постепенно будет устанавливать тесные экономические связи с США, Канадой и др. развитыми странами Северной и Южной Америки³⁵.

³⁵ Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидайд чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия ЭПШП: основания, цели и этапы реализации). С. 30.

В процессе стимулирования развития глобального экономического партнерства очень важно институциональное сотрудничество между правительствами стран и различными региональными организациями экономической интеграции. Через систему мирового сотрудничества страны мира учредят единую лидирующую мировую организацию глобального экономического развития, а существующие в межгосударственных экономических связях барьеры коренным образом будут устранены. Экономики стран будут функционировать на едином открытом, общедоступном, законом рынке. Глобальная экономика, также оторвавшись от новой отправной точки, будет развиваться дальше³⁶.

Таким образом, страны мира на основе высокого развития региональной экономической интеграции начнут развивать глобальное партнерство, а ЭПШП станет стратегической платформой способствующей этому развитию, тем самым стратегическая инициатива ЭПШП будет полностью реализована.

К настоящему времени, строительство Экономического пояса Шелкового пути все еще находится на начальном этапе. Многие специалисты уже принялись за исследования структурных элементов данной инициативы. Так, Ху Аньган, профессор университета Цинхуа, разрабатывавший теоретические подходы к концепции ЭПШП, в своей работе полагает, что «Экономический пояс Шелкового пути» объединит приграничные зоны свободной торговли и будет способствовать региональной экономической интеграции, что как ускорит освоение западных территорий Китая, так и будет способствовать региональной интеграции. По его мнению, по характеру стратегия является преобразованной исторической версией единой политической экономики, внутренней и внешней политики с пространственными и переходами; по содержанию, стратегия является универсальным политическим курсом, объединяющим цели открытия Западу и освоения Западных территорий; по критерию формирования, стратегия является современной обновленной версией прошедшей многие эпохи страте-

³⁶ Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидаи чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия ЭПШП: основания, цели и этапы реализации). С. 30.

гий национальной безопасности и экономической стратегии, разработанных лидирующими группами³⁷.

Хэ Маочунь, председатель исследовательского центра экономической дипломатии Университета Цинхуа, в совместном труде с Чжан Цзибином полагает, что концепция нового Шелкового пути выйдет за рамки традиционной модели регионального экономического сотрудничества, она придерживается создания системы открытости и толерантности, и не выставляет ограничение странам для участия в проекте, максимально снижая сопротивление, основываясь на широкой поддержке и всесторонней мобилизации ресурсов³⁸.

Хо Цзянго в своей работе пишет, что ядром совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» является развитие экономики, а в основе проекта лежат развитые экономики регионов вдоль ЭПШП. Демонстрация своих экономических преимуществ странами в рамках ЭПШП, посредством взаимной открытости сформирует справедливую, единую рыночную конкуренцию, которая будет способствовать свободному передвижению различного рода ресурсов, активизации развития экономических субъектов, формированию взаимовыгодной модели развития.

Основное содержание и ключевой пункт развития ЭПШП по мнению Хо Цзянго – это формирование транспортно-коммуникативного сообщения, распространение опыта, постепенное формирование структуры развития сотрудничества огромной территории³⁹.

Из проанализированных работ можно сделать вывод о том, что в качестве культурного символа ЭПШП выступит древний Великий Шелковый путь; в качестве платформы сотрудничества выступают региональные организации (например, ЕАЭС, ШОС); в качестве связующего звена районов пояса эконо-

³⁷ Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь лунзин (Содержание, положения и реализация проекта ЭПШП). С. 3.

³⁸ Хэ Маочунь. Синь сычоучжилу цзинцидайдэ гоцзячжаньюэ фэньси (Анализ государственной стратегии нового Экономического пояса Шелкового пути) // Жэньминь луньтань. 2013. № 12. С. 15.

³⁹ Хо Цзянго. Гонцзянь Сычоу чжилу цзинцидай юй сянси кайфан чжаньюэ сюаньцэ (Выбор стратегий совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и открытия западу) // Гоцзи цзинци хэцэ. 2014. № 1. С. 19.

мического сотрудничества выступит комплексная транспортная сеть; в качестве точек опоры транспортной сети выступают мегаполисы и центральные города примыкающих к пути территорий; движущей силой проекта станет либерализация трансграничных торговых инвестиций и оптимизация распределения производственных факторов; в качестве опоры выступят региональные программы развития и стратегии развития; в качестве гаранта выступят свободная конвертация валют и дружественные контакты народов, а целью пояса экономического сотрудничества станет выгода государств участниц партнерства ЭПШП.

В выдвинутом тремя ведомствами КНР с санкции Госсовета КНР документе «Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»»⁴⁰ были определены такие элементы инициативы, как приоритеты и направления сотрудничества.

Пять основных приоритетов сотрудничества в рамках проектов «Одного пояса – одного пути», согласно документу, это:

- политическая координация;
- взаимосвязь инфраструктуры;
- бесперебойная торговля;
- свободное передвижение капитала;
- укрепление дружеских отношений между народами.

Для того чтобы реализовать инициативу «Одного пояса – одного пути» и укрепить связи между странами Азии, Европы и Африки, согласно «Концепции и плану действий» в процессе реализации проектов «Одного пояса и одного пути» необходимо твердо следовать принципам совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования, принципам мирного со-

⁴⁰ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

существования, согласия и толерантности, принципу взаимной выгоды и общего выигрыша.

Также в 7-ой главе документа, подробно изложены основы сотрудничества стран поддержавших инициативу и роль Китая в организации сотрудничества. Согласно данной главе Китай и другие государства «пояса и пути» совместно путем равноправных консультаций с учетом интересов всех сторон будут реализовывать проекты ЭПШП и МШП – 21 века. Китай также приветствует активное участие в реализации проектов всех стран и международных и региональных организаций.

В то время как Китай на правах инициатора, при активном участии вовлеченных стран, готов возложить на себя большую ответственность по обогащению методов сотрудничества по проектам «Одного пояса – одного пути», по состыковке планов национального и регионального сотрудничества, определению «дорожных карт» и пр. Китай готов взаимодействовать со странами «пояса и пути» в различных формах действующих двусторонних и многосторонних механизмов сотрудничества, в том числе участвовать в совместных исследованиях, форумах и выставках, подготовках кадров, обменах и взаимных визитах⁴¹.

1.3 Региональное измерение «Экономического пояса Шелкового пути»

Далее изучим вовлеченные в реализацию проекта «Экономического пояса Шелкового пути» и в целом инициативы «Одного пояса – одного пути» территории. Рассматривая в широком смысле границы, ЭПШП, основываясь на древнем Великом Шелковом пути, берет начало в Восточной Азии, проходит через Центральную Азию и тянется до Европы, ответвляясь на территории Монголии, Южной Азии, России, Западной Азии, Северной Африки, эпицентром пути является Центральная Азия. Это самый длинный, самый большой по

⁴¹ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидаи хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

площади, самый большой по численности населения, крупнейший по потенциалу развития экономический коридор.

В общем, ЭПШП это межконтинентальная полинаправленная протяженная сеть экономического сотрудничества, к тому же параллельно продвигающаяся и по морю и по суше.

Предполагается, что основные маршруты «Экономического пояса Шелкового пути» будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Балтийского моря;
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления «Морского Шелкового пути XXI века»:

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана⁴².

Основой проекта сухопутного маршрута «Экономический пояс Шелкового пути» являются шесть транспортных коридоров:

1. Экономический коридор «Новая Евразия»

«Новый Евразийский сухопутный мост», также известен как «Второй мост Евразии» – международная железнодорожная ветка, идущая от порта Ляньюньган в провинции Цзянсу Китая через Алашанькоу в провинции Синьцзян к Роттердаму в Голландии.

Китайская часть железнодорожной линии включает: железную дорогу Ланьчжоу-Ляньюньган, железную дорогу Ланьчжоу-Синьцзян, которая тянется через восточный, центральный и западный Китай. Далее дорога проходит через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу, достигая прибрежных портов в Европе.

⁴² Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидайдэ хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

Инвестируя в «Новый сухопутный Евразийский мост», Китай открыл международный грузовой железнодорожный маршрут, связывающий китайский город Чунцин с Дуйсбургом в Германии; также прямой грузовой поезд, курсирует между китайским городом Ухань и городами Чешской Республики Мелником и Пардубице; грузовой железнодорожный маршрут из Чэнду в Лодзь (Польша); грузовой железнодорожный маршрут из Чжэнчжоу в Гамбург (Германия).

Все эти новые железнодорожные маршруты предлагают железнодорожные грузовые перевозки, также удобством является возможность оформления грузов способом «одной декларации, одной инспекции, одного выпуска груза» для любых перевозимых грузов.

2. Экономический коридор «Китай – Монголия – Россия»

Между Китаем, Монголией и Россией уже давно установлены экономические связи путем приграничной торговли и приграничного сотрудничества. В сентябре 2014 года на саммите Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) была достигнута договорённость о формировании экономического коридора в рамках Экономического пояса шелкового пути, по которой планируется модернизация российской части пути по Транссибирской железнодорожной ветке и развитие монгольского Степного пути с целью создания единой сети транспортных коммуникаций с упрощенной схемой таможенных процедур. В июле 2015 состоялась вторая встреча глав трех государств, была принята среднесрочная дорожная карта для развития сотрудничества между тремя странами.

В сентябре 2015 г. в Улан-Баторе была создана Ассоциация экспертных центров «Китай – Монголия – Россия» (АЭЦ КРМ), задачей которой стала совместная работа по выработке предложений. Данная трехсторонняя площадка автоматически превращается в одну из основных платформ реализации инициативы «Степной путь» в увязке с ЭППП проектами⁴³.

⁴³ Уянаев С. В. Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, эволюция структурные элементы. С. 10.

В ходе третьей совместной встречи высших руководителей стран, прошедшей в июле 2016 г. на полях саммита ШОС в Ташкенте, явилось принятие Программы создания Экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». В рамках этого документа были прописаны, в частности, 32 проекта сотрудничества в инфраструктурной, производственной, торговой, гуманитарной и других областях⁴⁴.

3. Экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»

Данный экономический коридор проходит от региона на северо-западе Китая – Синьцзян, далее через город Алашанькоу и соединяется с железнодорожными сетями Средней и Западной Азии, затем достигает средиземноморского побережья и Аравийского полуострова. Коридор охватывает пять стран Центральной Азии, такие как Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан, а также Иран и Турцию в Западной Азии.

На третьем Форуме по сотрудничеству между Китаем и странами Центральной Азии, который состоялся в 2015 году, было достигнуто обязательство совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути посредством подписания совместной декларации, также были подписаны двусторонние соглашения с целью углубления взаимовыгодного сотрудничества в таких областях как торговля, инвестиции, транспорт, связь. Важно заметить, что национальные стратегии развития пяти стран ЦА полностью согласованы с ЭПШП.

4. Экономический коридор «Китай – Индокитай»

Планы в отношении углубления сотрудничества между Китаем и пятью странами на полуострове Индокитай включают в себя, во-первых, совместное создание широкой сети транспортной инфраструктуры, ряд проектов промышленного сотрудничества; во-вторых, создание нового способа сотрудничества для привлечения денежных средств для финансирования совместных проектов;

⁴⁴ Уянаев С. В. Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, эволюция структурные элементы. С. 10.

в-третьих, содействие устойчивому и скоординированному социально-экономическому развитию.

В настоящее время страны вдоль реки Меконг осуществляют строительство сети межнациональных дорог, которые соединяют восток и запад, а также север и юг. Ряд строительных проектов в Китае уже завершены. Например, в провинции Гуанси уже построена скоростная дорога, ведущая к китайско-вьетнамской границе. В провинции также открыта международная железнодорожная линия от столицы Наньнин до Ханоя, а также введены воздушные маршруты между несколькими крупными городами Юго-Восточной Азии.

5. Экономический коридор «Китай – Пакистан»

Соглашение о строительстве китайско-пакистанского экономического коридора впервые было достигнуто в мае 2013 года. Цель экономического коридора связать китайский город Кашгар провинции Синьцзян на севере и пакистанский портовый город Гвадар на юге. В настоящее время существует предварительный долгосрочный план сотрудничества, который предполагает строительство автомагистралей, железных дорог, нефте- и газопроводов и оптоволоконных сетей от Кашгара до порта Гвадар.

В 2015 году Китай и Пакистан подписали декларацию о совместном сотрудничестве, предполагающее наравне со строительством новой инфраструктуры между странами, восстановление уже существующих объектов, таких как Каракорумское шоссе, которое было построено в 1986 г. совместно Пакистаном и Китаем по древнему маршруту Великого шёлкового пути, скоростная автомагистраль в восточной бухте порта Гвадар, новый международный аэропорт, скоростная автомагистраль от портового города Карачи на юге Пакистана до города Лахора, а также особая экономическая зона «Хайер – Руба»

6. Экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма»

Во время визита премьер-министра Китая Ли Кэцзяна в Индию в мае 2013 года возникла совместная идея строительства данного экономического коридора. Позже, на встрече рабочей группы четырех стран, был достигнут консенсус

по сотрудничеству в таких областях как транспортная инфраструктура, инвестиции и др.⁴⁵ (рисунок 1.1).

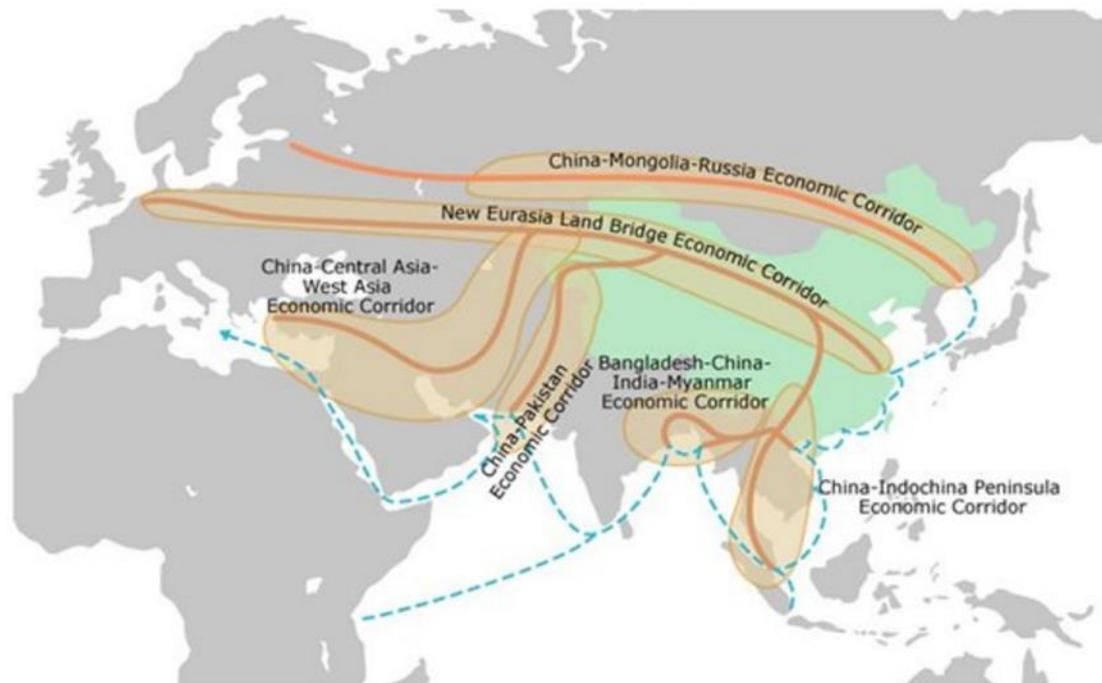


Рисунок 1.1 – Карта экономических коридоров ЭПШП

Экономический пояс Шелкового пути развивается с востока на запад, и здесь центральное место отводится соседнему с западной границей Китая Центрально-Азиатскому региону, с которым продолжают активно развиваться трансграничные связи не только в сфере торговли товарами, а теперь в сфере производственной кооперации, услуг и пр.⁴⁶.

Ху Аньган, учитывая геоэкономические условия, выдвинул идею зонирования ЭПШП. Согласно этой идее ЭПШП на западном направлении будет состоять из трех зон: ближайшая к Китаю зона постсоветских республик Центральной Азии является «ядром» проекта и центральной зоной действия концепции «Экономического пояса Шелкового пути»; зона, примыкающая к «яд-

⁴⁵ The Belt and Road Initiative 2016: Economic Research // Hong-Kong Trade Development Council: official site. 03.05.2016. URL: <https://secure.beltandroad.hktdc.com/en/project-database> (дата обращения: 20.03.2018).

⁴⁶ Матвеев В. А. Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути». С. 21.

ру» (Россия, Турция, Иран, Индия, Пакистан, страны Ближнего Востока); «зона расширения» (страны Европы и Северной Африки)⁴⁷ (приложение А).

В соответствии с приложением А можно проследить важность ЦА, как рынка сбыта для Китая, а также значимость рынка Китая для стран Центральной Азии, что в контексте программ Китая направленных на развитие своих западных территорий, находящихся на границе с Центрально-Азиатским регионом, свидетельствует о выделении четких приоритетов ЦА во внешнеэкономической стратегии Китая.

Однако на сегодняшний день стратегия расширила свои границы и действует не только в направлении запада. За 5 лет реализации инициативы «Один пояс – один путь», официально выразили желание участвовать в проекте и позиционируются Китаем как страны «Пояса – Пути» 71 страна⁴⁸ (таблица 1).

Таблица 1 – Страны, принимающие участие в инициативе «Один пояс – Один путь»⁴⁹

Восточная Азия и Океания (14 стран)		
Новая Зеландия	Малайзия	Сингапур
Бруней	Монголия	Камбоджа
Индонезия	Мьянма	Таиланд
Южная Корея	Филиппины	Вьетнам
Лаос	Восточный Тимор	
Центральная Азия (5 стран)		
Казахстан	Узбекистан	Туркменистан
Таджикистан	Киргизия	
Западная Азия (18 стран)		
Грузия	Армения	Иран
Азербайджан	Ирак	Турция
Сирия	Иордания	Йемен

⁴⁷ Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин (Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути»). С. 4.

⁴⁸ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 3.

⁴⁹ Ibid.

Продолжение таблицы 1

Оман	Саудовская Аравия	ОАЭ
Катар	Кувейт	Бахрейн
Ливан	Израиль	Палестина
Южная Азия (8 стран)		
Индия	Пакистан	Бангладеш
Афганистан	Шри-Ланка	Мальдивы
Непал	Бутан	
Восточная Европа (20 стран)		
Украина	Россия	Белоруссия
Молдова	Польша	Латвия
Эстония	Литва	Чехия
Словакия	Венгрия	Словения
Хорватия	Босния и Герцеговина	Россия
Черногория	Сербия	Албания
Румыния	Болгария	Македония
Африка и Южная Америка (6 стран)		
ЮАР	Марокко	Эфиопия
Мадагаскар	Египет	Панама

Важно заметить, что в соответствии с правительственной программой «Концепции и плана действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и морского шёлкового пути XXI века» проект не ограничивается рамками древнего Шелкового пути. Программа открыта к взаимодействию со всеми странами, а также международными и региональными организациями.

Более того, продвигая создание «Одного пояса и одного пути», Китай намерен использовать все преимущества регионов страны. Так согласно официальным данным сайта «Один пояс – один путь» в инициативу вошло 31 провинция/район/город Китая⁵⁰ (таблица 2).

⁵⁰ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 3.

Таблица 2 – Провинции/районы/города Китая, принимающие участие в инициативе «Один пояс – Один путь»⁵¹

Восточный регион (10 городов/провинций)		
Пекин	Тяньцзинь	Хэбэй
Шанхай	Цзянсу	Чжэцзян
Фуцзянь	Шаньдун	Гуандун
Хайнань		
Центральный регион (6 провинций)		
Шаньси	Аньхой	Цзянси
Хэнань	Хубэй	Хунань
Западный регион (12 провинций/районов/городов)		
Внутренняя Монголия	Гуанси	Чунцин
Сычуань	Гуйчжоу	Юньнань
Тибет	Шэньси	Ганьсу
Цинхай	Нинся	Синьцзян
Северо-Восточный регион (3 провинции)		
Ляонин	Цзилинь	Хэйлуцзян

В соответствии с «Концепцией и планом действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»» были выделены следующие внутренние регионы реализации инициативы⁵²:

- северо-западный и северо-восточный регионы;
- юго-западный регион;
- прибрежные районы, Сянган, Аомэнь и Тайвань;
- внутренние районы.

Северо-западный и северо-восточный регионы являются ключевыми для «Экономического пояса Шелкового пути» за счет их уникальных географических преимуществ. Так, Синьцзян станет транспортным узлом и центр бизнес-

⁵¹ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 3.

⁵² Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПП и МПП XXI в.).

логистики для обмена и сотрудничества со странами Центральной Азии, Южной Азии и Западной Азии.

В Сиане в рамках ЭПШП планируется создание внутренней зоны опережающего развития для продвижения реформы открытости, планируется развитие открытости в Ланьчжоу и Синине, создание внутренней экспериментальной зоны экономической открытости в Нинся-Хуэйском АР. Здесь будут формироваться торгово-логистические узлы и коридоры, а также основные промышленные базы и центры гуманитарного обмена, ориентированные на Центральную, Южную и Западную Азию.

Также планируется использовать преимущество АР Внутренней Монголии, как территории, примыкающей к России и МНР, для улучшения железнодорожного сообщения Хэйлунцзяна с Россией, а также сотрудничества Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области наземной и морской транспортной инфраструктуры. В документе также заявлено намерение продвижения создания Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва-Пекин».

Внутренние районы также занимают одно из важнейших мест в реализации ЭПШП. Используя пространства, богатые ресурсы рабочей силы, промышленные базы внутренних районов, опираясь на группу городов в районе среднего течения реки Янцзы, группу городов Чэнду–Чунцин, группу городов в Центральном районе Китая и группу городов Хух-Хото, Баотоу, Ордос и Юй-линь, группу городов Харбин–Чанчунь будет продвигаться региональное взаимное сотрудничество и развитие промышленных кластеров⁵³.

С одной стороны – развивающиеся экономики Восточной Азии, с другой – развитые экономики Европы, а между ними обширные земли государств, обладающие огромным потенциалом экономического развития. Имея такое выгодное положение, Китай намерен создавать новый континентальный мост

⁵³ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидайдэ хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

между Европой и Азией, в основе которого будут лежать международные маршруты с опорными точками в крупных городах и площадки сотрудничества в важных торгово-экономико-производственных зонах.

И в заключении следует отметить, что, во-первых, XXI веке когда процесс восстановления мировой экономики замедлен, а международная и региональная обстановка осложнены, идея возрождения Великого Шелкового пути приобрела особенную актуальность.

Во-вторых, «Один пояс, один путь» – это инициатива, которая объединяет проекты строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21 века», реализация которых требует следования принципам совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования.

В-третьих, строительство «Экономического пояса Шелкового пути» – это крупнейший стратегический проект, включающий обширную территорию.

В-четвертых, стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» преследует две основные цели, одна из которых отражает интересы Китая и направлена на экономическое развитие страны благодаря реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов.

Более масштабной целью Экономического пояса Шелкового пути является высокий уровень международных экономических отношений и формирование платформ Евразийского и глобального экономического партнерства.

В-пятых, предполагается, что проект «Экономического пояса Шелкового пути» выдвинут на срок в 50 лет, и его реализация будет проходить в три этапа: начальный – реализация базовых рамок экономического партнерства Китай – Центральная Азия – Россия; этап расширения – строительство экономического партнерства Европа – Азия; этап совершенствования – формирование стратегической платформы глобального экономического партнерства.

В-шестых, «ядром» проекта и центральной зоной действия концепции «Экономического пояса Шелкового пути» являются республики Центральной Азии. В то время как, о направлениях реализации проекта Экономического поя-

са Шелкового пути наиболее четкое представление дают, выдвинутые в рамках ЭПШП шесть основных экономических коридоров: «Новая Евразия», «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитай», «Китай – Пакистан», «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма».

Следует также отметить, что исторический «Великий шелковый путь» являясь лишь идеей, вдохновил Китай на масштабный проект, который не ограничен территориальными рамками и приглашает к сотрудничеству страны всего мира. За 5 лет реализации инициативы «Один пояс – один путь», официально выразили желание участвовать в проекте и позиционируются Китаем как страны «Пояса – Пути» 71 страна, что говорит о том, что проекты инициативы, в том числе и ЭПШП, перешли от статуса идеи к стадии практической реализации, распространению и поддержки в потенциальных странах-партнерах.

2 РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Уже в течение 5 лет китайское правительство активно работает над инициативой строительства «Одного пояса и одного пути», укрепляет контакты и консультируется с государствами вдоль Экономического пояса Шелкового пути, углубляет сотрудничество с ними.

Председатель КНР Си Цзиньпин, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян и другие государственные руководители в ходе визитов во многие страны «пояса и пути», встреч с главами государств и правительств соответствующих стран по вопросам двустороннего сотрудничества или регионального развития, довели до сведения потенциал и позитивные стороны инициативы «Одного пояса и одного пути» и достигли взаимопонимания по множеству вопросов совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути».

Большая экономическая взаимодополняемость и различный уровень обеспеченности природными ресурсами стран вдоль нового Шелкового пути обеспечивают высокий потенциал сотрудничества. Основное содержание сотрудничества вдоль нового Шелкового пути будет состоять из пяти пунктов: политической координации, взаимосвязи инфраструктур, бесперебойной торговли, свободном передвижении капитала и укреплении связей народов.

В рамках данных направлений сотрудничества с некоторыми странами были подписаны меморандумы о сотрудничестве по проектам «Одного пояса – одного пути», с соседними странами подписаны меморандумы о межрегиональном и приграничном сотрудничестве, а также были составлены и подписаны Программы среднесрочного и долгосрочного развития торгово-экономического сотрудничества⁵⁴.

К настоящему моменту проведен ряд международных форумов, конференций, семинаров, выставок, посвященных инициативе «Один пояс и один

⁵⁴ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидайдэ хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭППП и МПП XXI в.).

путь»; Вдоль «Экономического пояса Шелкового пути» уже осуществлен ряд приоритетных совместных проектов в области строительства инфраструктуры, промышленных инвестиций, финансового сотрудничества, торгово-экономического сотрудничества, освоения ресурсов и др.

2.1 Инфраструктура, как основа реализации проекта

Учитывая высокую вовлеченность различных стран в проекты инициативы «Одного пояса – одного пути», важным фактором в их быстрой реализации будет играть инфраструктура стран-участниц.

Взаимосвязь инфраструктуры является приоритетным направлением реализации проектов инициативы «Одного пояса – одного пути». Страны-участницы проектов, основываясь на принципах национального суверенитета заинтересованных государств, согласились осуществлять стыковки национальных планов по строительству инфраструктуры, совместно содействовать строительству международных магистралей и постепенно формировать сеть инфраструктуры, соединяющую Азию, Европу и Африку.

Кроме того введено в оборот понятие комплексных «сетевых коммуникаций» объединяющих не только собственно железнодорожные, шоссейные и водные магистрали, но и энергоресурсную трубопроводную сеть и транспортную сеть линий оптико-волоконной связи⁵⁵.

Следует отметить, что транспортная составляющая инициативы Председателя Си Цзиньпина о строительстве «пояса и пути» являет собой верхушку «экономического айсберга», призванного активизировать экономическое развитие КНР и придать новый импульс расширению внешнеторгового объема.

Опирающиеся на стратегию «выхода за рубеж» планы создания ЭПШП и МШП -21 века направлены на увеличение китайских прямых иностранных инвестиций, призванных нарастить объемы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли (подвижных железнодорожных составов) и

⁵⁵ Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Внешнеэкономическая политика КНР: сб. статей. М., 2016. С. 245.

передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей⁵⁶.

Следует выделить, что создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост объемов внешней торговли КНР.

Инновационный прорыв в отраслях производства подвижного состава и транспортных средств Китая позволяет значительно нарастить объемы продаж высокотехнологичного продукта с высокой добавленной стоимостью. По крупным инвестиционным проектам в области зарубежного инфраструктурного строительства Китай старается заключать межправительственные соглашения, представляющие финансовые гарантии. При этом китайская сторона настаивает на привлечении высококвалифицированной китайской рабочей силы и покупке китайских технологий и оборудования⁵⁷.

В 2014 г. объемы экспорта подвижного состава и комплектующих для железнодорожного транспорта выросли на 22,6 % по сравнению с предыдущим годом и составили 15,92 млрд. юаней, что составило 10% объема мирового рынка продаж этого вида техники и комплектующих. Провозглашенный руководством КНР план строительства ЭШП, вовлекающий в широкомасштабное железнодорожное строительство все больше европейских и азиатских стран, несомненно, будет способствовать бурному росту спроса на строительство железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для высокоскоростных ЖД из КНР⁵⁸.

⁵⁶ Цзян Вэй. «Идай илу» яньсянь цзичушэши тоуцзы цзяньшэ юй Чжунго дэ цэлюэ сюаньцэ (Инвестиции в инфраструктуру стран «Одного пояса - одного пути» и альтернативы китайской стратегии) // Гоцзи маои. 2017. № 12. С. 44.

⁵⁷ Ibid. С. 44.

⁵⁸ Сазонов С. Л., Чэнь Сяо. Строительство инфраструктуры «Пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая. С. 36.

Объемы китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство Китаем железных дорог за рубежом в 2014 г. составили в стоимостном выражении 7.5 млрд. долл., а в 2015 г. уже 10.7 млрд. долл. США⁵⁹.

Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры наряду с инновационным развитием транспортной отрасли станут одним из главных источников обеспечения экономического роста Китая и создания новых рабочих мест.

Рост капиталовложений в страны Азии Китаем будет способствовать развитию своей региональной экономики. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран Азии, позволят КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами отечественный машиностроительный комплекс.

Инвестиции Китай намерен предоставлять на льготных условиях, но лишь под обязательство использовать китайские технологии, оборудование и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации специалистов из Китая.

Создаваемая за рубежом транспортная сеть будет стимулировать транспортную интеграцию на региональном и субрегиональном уровнях, расширит торговлю и ускорит экономическое развитие не только провинций Китая, но также стран, расположенных вдоль маршрутов нового Шелкового пути.

Следует уточнить, что современное состояние инфраструктуры во многих странах «Пояса и пути» не достигает необходимого уровня, при которых экономические коридоры проектов ЭПШП смогут эффективно функционировать. В связи с чем в «Концепции и плане действий» первоочередными задачами стоят прокладка недостающих участков дорог, расширение узких отрезков, усовершенствование комплектованных объектов безопасности дорожного движения и дорожного оборудования, а также повышение уровня доступности дорог⁶⁰.

⁵⁹ Сазонов С. Л., Чэнь Сяо. Строительство инфраструктуры «Пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая. С. 37.

⁶⁰ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

Согласно докладу Всемирного экономического форума (ВЭФ) о глобальной конкурентоспособности стран 2016 – 2017 гг.⁶¹, уровень развития инфраструктуры более 2/3 стран входящих в проекты инициативы «Один пояс – один путь» является отстающим. Среди стран с индексом глобальной конкурентоспособности по показателям инфраструктуры $\geq 4,39$, входящих в первые 50 стран всего рейтинга 138 стран, 19 стран входят в проекты инициативы «Один пояс – один путь», что составляет 13,8 %, в частности 9 стран Западной Азии (ОАЭ, Катар, Израиль, Саудовская Аравия, Бахрейн, Греция, Оман, Турция и Кипр), 5 стран Центральной и Восточной Европы (Эстония, Словения, Чехия, Литва и Хорватия), 4 страны Восточной и Юго-Восточной Азии (Китай, Сингапур, Малайзия, Тайвань), 1 страна СНГ (Россия), что составляет 28,8 % от общего числа стран участниц проектов инициативы «Один пояс – один путь». Среди стран с индексом глобальной конкурентоспособности по показателю инфраструктуры $\leq 3,28$, располагающихся ниже первых 100 стран рейтинга 138 стран, 11 стран входят в проекты Экономического пояса Шелкового пути: (Монголия, Лаос, Камбоджа, Пакистан, Непал, Таджикистан, Бангладеш, Кыргызстан, Ливан, Йемен и Босния и Герцеговина) (рисунок 2.1).

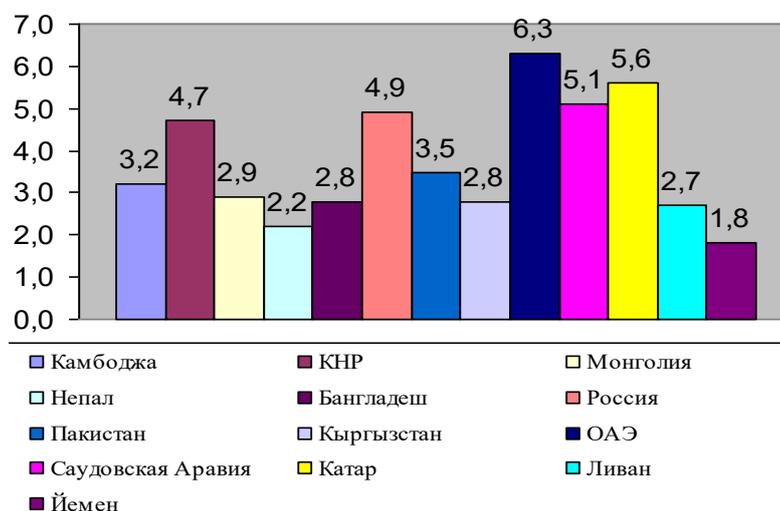


Рисунок 2.1 – Индекс глобальной конкурентоспособности по показателю инфраструктуры

⁶¹ The Global Competitiveness Report 2016 – 2017 [Electronic resource]: research work report. 383 p. URL: http://www3.weforum.org/docs/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (дата обращения 20.03.2018).

Среди стран входящих в проекты инициативы «Один пояс – один путь» существует сравнительно большая разница в уровне развития инфраструктуры в зависимости от их региона. Согласно соответствующей статистике отчета о Глобальной конкурентоспособности 2016 – 2017 гг. ВЭФ средний индекс глобальной конкурентоспособности по показателю инфраструктуры территорий входящих в проекты инициативы «Один пояс – один путь» приближается к 4. Регионы с индексом превышающим 4 включают КНР, Западную Азию, Северную Африку, Центральную и Восточную Европу, Юго-Восточную Азию и СНГ, регионы с индексом ниже 4 включают Монголию, Южную Азию и Центральную Азию. Индекс глобальной конкурентоспособности стран по показателю инфраструктуры Юго-Восточной Азии и стран СНГ превысил 4, однако в отдельных странах этих регионов уровень развития инфраструктуры сильно отличается, Сингапур, Малайзия и Таиланд региона Юго-Восточной Азии располагаются в лидерах рейтинга стран глобальной конкурентоспособности по показателю инфраструктуры, а Лаос и Камбоджа напротив располагаются после первых 100 стран. Среди стран СНГ только Россия входит в первые 50 стран рейтинга.

Анализ состояния транспортной инфраструктуры и отдельных ее сфер автомобильной, железнодорожной, портовой инфраструктуры и инфраструктуры воздушного транспорта по показателям того же доклада Всемирного экономического форума показал явный дисбаланс развития и качества данных сфер инфраструктуры в различных странах вдоль «Пояса и пути».

Во-первых, показатель качества автомобильной инфраструктуры стран «Одного пояса – одного пути» в среднем составляет 3,8; что указывает на сравнительно низкий уровень развития автомобильных объектов. Показатель уровня развития автомобильной инфраструктуры ниже 4 в следующих регионах: Монголии, Центральной Азии, странах СНГ, Южной Азии, а также Центральной и Восточной Европе, показателем выше 4 обладают лишь регионы Западной Азии – Северной Африки и Юго-Восточной Азии, однако показатели развития автомобильной инфраструктуры в данных регионах крайне неравномерны, в ча-

сти стран данных регионов автодорожная инфраструктура слабо развита, а качество автодорог низкое, например, страны Северной Африки: Ливан, Йемен и Египет, или страны Юго-Западной Азии: Вьетнам, Лаос, Камбоджа, Индонезия и Филиппины (рисунок 2.2).

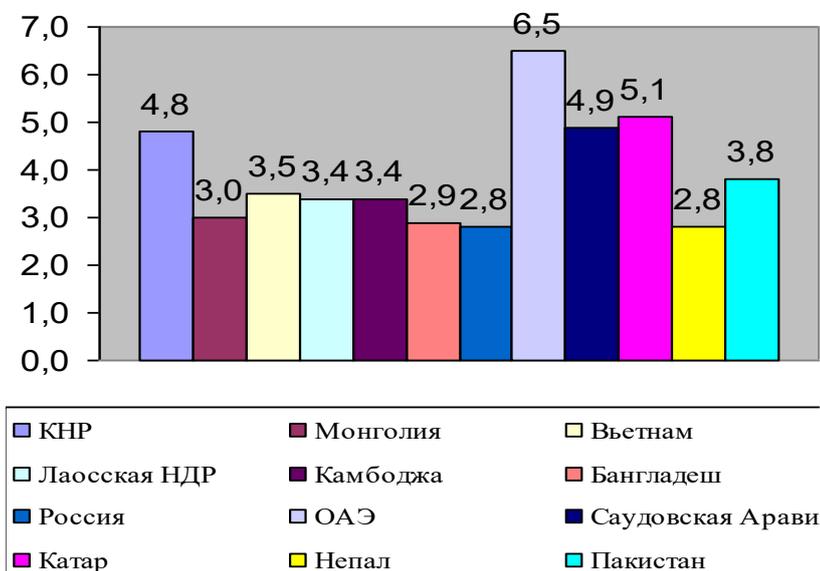


Рисунок 2.2 – Индекс конкурентоспособности по показателю качества автодорожной инфраструктуры

Во-вторых, показатели качества железных дорог территорий охваченных проектом Экономического пояса Шелкового пути также находятся на низком уровне (рисунок 2.3), в среднем достигая лишь 3,5, за исключением КНР (5,1), самым высоким показателем качества железных дорог обладают страны СНГ (3,6), а самые низкие показатели имеют Монголия (2,7), страны Западной Азии и Северной Африки (3,0), Центральной и Восточной Европы (3,1). Большая часть стран охваченных инициативой «Один пояс – один путь» обладают критически низкими показателями развития железнодорожных грузоперевозок (Таджикистан 597 млн. т/км, Кыргызстан 434 млн. т/км⁶²).

Важно подчеркнуть, что железнодорожные транспорт большей части стран входящих в проекты инициативы Экономического пояса Шелкового пути либо обладает критически низкими показателями поставок, либо железнодо-

⁶² World Bank Development Indicators Database // The World Bank: official site. 12.06.2003. URL: <https://data.worldbank.org/products/wdi> (дата обращения: 20.03.2018).

рожные объекты давно не ремонтировались и их пропускная способность сравнительно низкая.

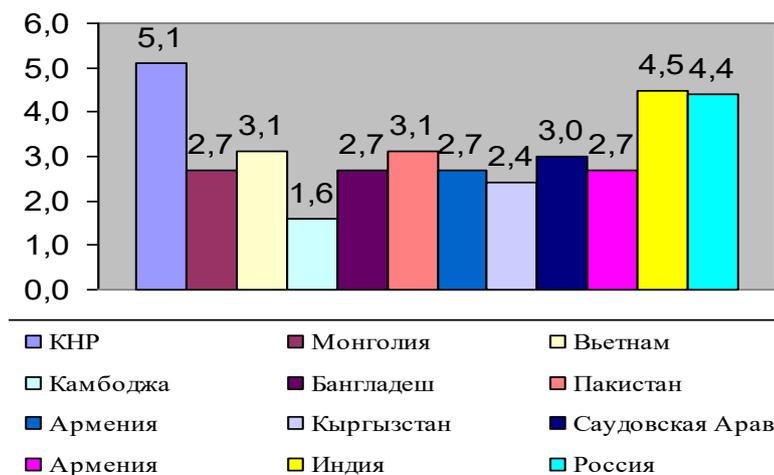


Рисунок 2.3 – Индекс конкурентоспособности по показателю качества железнодорожной инфраструктуры

Самой большой протяженностью железных дорог обладает регион стран СНГ, общая протяженность их составляет 117740.9 км, также этот регион обладает самыми большими объемами железнодорожных товарных перевозок, общий объем которых составляет 2567117,6 млн. т/км, в том числе, протяженность железнодорожных линий и общий объем железнодорожных товарных перевозок России соответственно составляют 72,4 % и 89,5 от общего показателя по региону; следующим идет Южная Азия, протяженность железных дорог этого региона составляет 77798 км, объем железнодорожных товарных перевозок составляет 667610 млн. т/км, среди них, доля Индии соответственно составляет 84,6 % и 99,7 %; в то время слабыми показателями по протяженности железных дорог и объему ж/д перевозок обладают регионы Восточной Азии: Монголия, Юго-Восточной Азии, Центральной Азии и Западной Азии - Северной Африки, железнодорожные объекты данных регионов обладают критически низкими показателями поставок.

Протяженность железнодорожных путей Центральной и Западной Европы достигает 57936,6 км, однако их грузооборот составляет лишь 96446,7 млн.

т/км⁶³, что подтверждает ограниченность возможностей железнодорожных грузоперевозок в данном регионе.

В-третьих, качество портовой инфраструктуры стран охваченных инициативой «Один пояс – один путь» заставляет желать лучшего (индекс в среднем составляет 3,4). Регионы, где данный показатель достигает уровня 4, включают Западную Азию, Северную Африку, Юго-Восточную Азию, Восточную Азию в лице КНР, в то время как в других регионах показатель качества портовой инфраструктуры ниже 4. Особенно низким этот показатель остается в Монголии (1,3) и Центральной Азии (2,2). Кроме того, в странах ключевых регионов Юго-Восточной и Южной Азии уровни развития портовой инфраструктуры распределены неравномерно. Например, страны Юго-Восточной Азии: Мьянма, Лаос и Камбоджа, страны Южной Азии: Непал, Бутан, Бангладеш и Афганистан, страны Западной Азии и Северной Африки: Палестина, Сирия, Ирак, Йемен сильно отстают в развитии портовой инфраструктуры.

В-четвертых, анализ качества авиационной инфраструктуры территорий охваченных инициативой «Один пояс – один путь» показал, что индекс в среднем составил 4,2. За исключением КНР (4,8), сравнительно развивающимся регионом в сфере авиационной инфраструктуры можно назвать регион Западной Азии и Северной Африки, которые обладают высоким объемом товарных авиаперевозок (Катар 9,206 млн. т/км; ОАЭ 16,750 млн. т/км)⁶⁴ и высоким показателем качества авиационной инфраструктуры около 4,8. Затем следует регион Юго-Восточной Азии (4,6), а объемы товарных авиаперевозок Монголии, Центральной Азии, Центральной и Восточной Европы ограничены, а показатели качества авиационной инфраструктуры слабые.

Рассматривая следующий показатель инфраструктуры доклада ВЭФ коэффициент распространения интернета и число пользователей мобильной и стационарной связи, уровень развития коммуникационной инфраструктуры

⁶³ World Bank Development Indicators Database // The World Bank: official site. 12.06.2003. URL: <https://data.worldbank.org/products/wdi> (дата обращения: 20.03.2018).

⁶⁴ Ibid.

СНГ, Центральной и Восточной Европы, Северной Африки и Западной Азии довольно высокий, среди прочего, численность пользователей стационарных и мобильных телефонов превышает 140 подписок на 100 чел., а коэффициент распространения интернета составляет примерно 60%; однако в Южной Азии коэффициент распространения интернета в среднем ниже 40 %, а самый низкий коэффициент распространения интернета в Монголии и Южной Азии соответственно 19,9% и 21,8%, в связи с чем возможности коммуникационной инфраструктуры в странах этого региона очень ограничены.

Еще одной очень важной составляющей инфраструктуры является обеспечение электроэнергией. Средний показатель качества обеспечения электроэнергией территорий входящих в проекты инициативы «Один пояс – один путь» согласно докладу ВЭФ составил 4.6. Показатель качества обеспечения электроэнергией в регионах Центральной и Восточной Европы и Северной Африки и Западной Азии достигает либо превышает 5, уровень развития энергетической инфраструктуры в этих регионах сравнительно высокий; средний показатель обеспечения электроэнергией в регионах Юго-Восточной Азии и стран СНГ составляет 4.8, что также выше среднего показателя; однако в регионах Южной Азии, Монголии и Центральной Азии показатель качества обеспечения электроэнергией ниже 4, а возможность обеспечения электроэнергией сильно ограничена.

В заключение анализа следует отметить, что инфраструктура, стран охваченных инициативой «Один пояс – один путь», сильно различается, дисбаланс в её развитии может затруднить развитие проектов инициативы «Одного пояса – одного пути». Планомерное устранение вышеуказанного дисбаланса потребует огромных финансовых вложений в инфраструктурные проекты стран, где данный сектор развит слабо.

Для общей оценки ситуации транспортной инфраструктуры проследим показатели внешнеторгового оборота Китая и стран «Одного пояса – одного пути» по видам транспорта. В торговле Китая со странами «Одного пояса – одного пути» преобладают морские перевозки. В 2017 г. водным транспортном из

Китай в страны «пояса и пути» экспортировано товаров на сумму 567.93 млрд. долл. США, что составляет 73.4% от общего объема экспорта Китая и стран «пояса и пути», следующим идет экспорт воздушным транспортом (12.3%), экспорт дорожным транспортом (11.9%), железнодорожным транспортом (2.0%), иной транспорт (0.4%) и почтовые отправления (0.1%).

Однако рассматривая показатели темпов роста экспортных поставок, самыми большими темпами роста в 2017 г. обладали железнодорожные перевозки, рост железнодорожных перевозок составил 34.5% по сравнению с 2016 г., авиаперевозки возросли на 23.8%, дорожные на 14.8% в то время как, морские перевозки выросли всего на 5.0%⁶⁵.

Анализируя импорт в Китай из стран «пояса и пути» морские перевозки занимают 57.7% от общих объемов импорта, в то время как дорожные перевозки составили 15.1%, а железнодорожные всего 2.1%. Более того железнодорожные перевозки в 2017 г. показали отрицательные темпы роста и снизились на 2.6%⁶⁶.

Данные показатели свидетельствуют о том, что на данный момент Экономический пояс Шелкового пути, включающий наземные транспортировки, занимает меньшую долю в товарообороте между Китаем и странами «пояса и пути», обладает неравным темпом роста перевозок в двух направлениях, и даже в некоторых показателях снижается, что еще раз подтверждает необходимость решения проблем транспортной инфраструктуры для наращивания темпов дорожной и железнодорожной перевозки.

Согласно оценкам Центра исследований проблем развития Госсовета КНР инвестиционные потребности стран-участниц инициативы «Один пояс – один путь» на развитие инфраструктуры на период до 2020 гг. составят не менее 10.6 трлн. долларов США⁶⁷. Эти огромные инвестиционные требования являются

⁶⁵ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 47

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ «Идай илу» цзичушэши цзяньшэ тоужунцзы сюйцю цзи туицзинь (Инвестиционные и финансовые требования, а также стимулирование строительства инфраструктуры в рам-

отличным шансом для КНР осуществлять прямые зарубежные инвестиции в сферу инфраструктуры.

Таким образом, инициатива «Один пояс – один путь» будет способствовать инвестициям и сотрудничеству участвующих стран в сфере развития инфраструктуры, что в свою очередь станет ключевым для ускоренного экономического восстановления и обеспечения долгосрочного развития экономики.

2.2 Финансовое и инвестиционное обеспечение реализации проекта

Следующим и одним из важнейших для реализации проектов «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского пояса Шелкового пути 21 века» приоритетом сотрудничества является свободное передвижение капитала.

Сотрудничество в сфере финансов и денежно-кредитной политике в рамках инициативы согласно «Концепции и плану действий» принимает форму полноформатной финансовой интеграции, основанной на формировании системы валютной и инвестиционной стабильности, расширенном доступе к кредитной информации, создании валютных свопов.

В официальном документе также говорится о задаче развития азиатского рынка ценных бумаг, о продвижении разнообразных форм сотрудничества, включая выпуск участниками проекта «юаневых» облигаций в Китае, а также эмиссию китайскими учреждениями облигаций в юанях и в иностранной валюте за рубежом. Полученные средства, согласно документу, могли бы использоваться в странах вдоль «Одного пояса – одного пути»⁶⁸.

Необходимо отметить, что согласно «Концепции и плану действий» инвестиции станут «двигателем торговли». Заявленные «инвестиционные свободы» будут распространяться во всех направлениях промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых, развития многих видов энергетики, включая ядерную, до аквакультуры и лесного хозяйства. Концеп-

ках инициативы «Один пояс – один путь») // Центр исследований проблем развития Госсовета КНР: офиц. сайт. 18.04.2017. URL: <http://www.drc.gov.cn/xslw/20170418/182-473-2893163.html> (дата обращения: 13.02.2018).

⁶⁸ Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты». С. 245.

ция содержит прямой акцент на «поощрение» участия в региональном инфраструктурном строительстве непосредственно китайских компаний.

Важная роль при этом отводится Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ), учрежденной по инициативе Китая кредитной организации, которая будет финансировать региональные инфраструктурные проекты. В документе были названы и другие важные финансовые структуры – Банк развития БРИКС, планируемый аналогичный институт в рамках ШОС, а также Фонд Шелкового пути⁶⁹.

Работа вышеуказанных финансовых структур уже демонстрирует развитие многостороннего финансового сотрудничества, направленного на совместное участие в реализации приоритетных проектов инициативы «Одного пояса и одного пути».

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (Asian Infrastructure Investment Bank) – международная финансовая организация, создание которой было инициировано Китаем в октябре 2013 г. на встрече участниц форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество» в Индонезии. Первая учредительная встреча состоялась 24 октября 2014 г. в Пекине, в ходе которой 21 государство подписало Меморандум о взаимопонимании об учреждении Банка. Штаб-квартира Банка находится в Пекине.

На встрече глав делегаций в Тбилиси 24 августа 2015 г. состоялись выборы первого президента Банка – им стал представитель КНР Цзинь Лицунь. Утвержден «стартовый» бюджет АБИИ в размере 8,3 млн. долл., а также рассмотрены Устав, правила и процедуры функционирования Совета управляющих и Совета директоров Банка⁷⁰.

⁶⁹ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцзидай хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

⁷⁰ Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // МИД РФ: офиц. сайт. 11.11.2016. URL: http://www.mid.ru/international_organizations//asset_publisher/km9HkaXMTium/content/id/2517438 (дата обращения: 20.03.2018).

В соответствии с рисунком 2.4 число учредителей ежегодно увеличивается, кроме «региональных» и «нерегionalных» учредителей, АБИИ располагает 20 потенциальными учредителями, которые в ближайшем будущем, возможно, тоже будут участвовать в деятельности Банка. Общее число действующих учредителей Банка составило 64 страны, в т.ч. большинство государств «Группы двадцати» (рисунок 2.4).

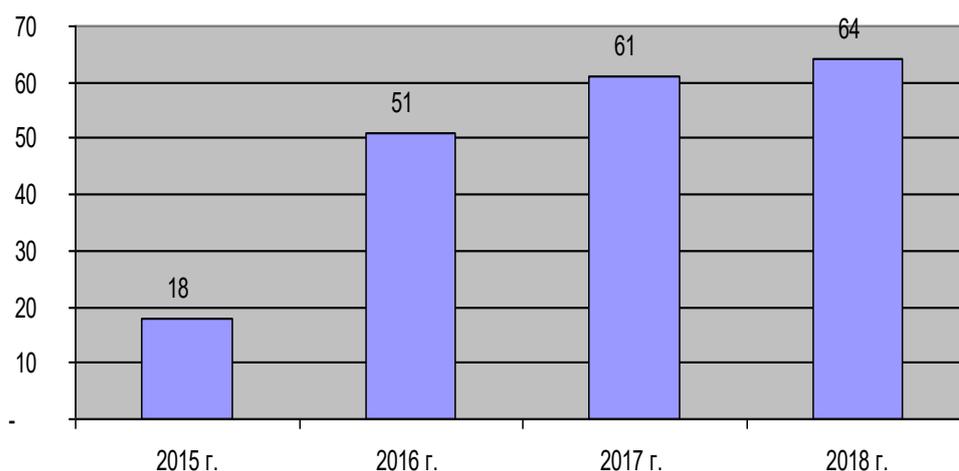


Рисунок 2.4 – Динамика роста числа учредителей АБИИ (2015 – 2018 гг.)

Устав АБИИ подписан 29 июня 2015 г. в Пекине представителями стран-учредителей, в том числе и Россией, ставшей региональным членом. Документ определяет доли стран в капитале Банка, доли голосов участников, порядок формирования правления, принятия решений и функционирования Банка⁷¹. Учредительными документами АБИИ предусмотрено, что его региональные акционеры (37 стран) владеют 75% капитала Банка, а нерегionalные государства обладают долей в размере 25%. В соответствии с рисунком 2.5 Китай, Индия и Россия выступают крупнейшими акционерами АБИИ, располагая, соответственно, долями в 31,02%, 8,7% и 6,8% в капитале, согласно данным долям повышается процент голосов участника, что соответственно повышает их влияние на принятие основных решений.

⁷¹ Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // МИД РФ: офиц. сайт. 11.11.2016. URL: http://www.mid.ru/international_organizations//asset_publisher/km9HkaXMTium/content/id/2517438 (дата обращения: 20.03.2018).

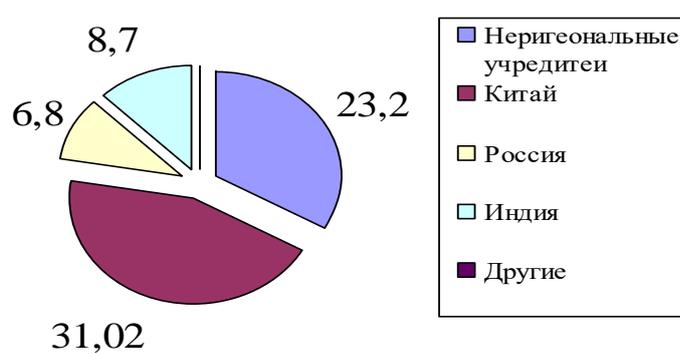


Рисунок 2.5 – Доли учредителей в капитале АБИИ

Банк начал работу 16 января 2016 г., после одобрения Советом управляющих правил функционирования Банка и официального введения в должность президента и назначения Совета директоров. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 января 2016 г. № 10-р управляющим от России в Банке назначен Министр экономического развития Российской Федерации А. В. Улюкаев (заместитель управляющего – заместитель Министра финансов Российской Федерации С. А. Сторчак), директор от России – помощник Министра финансов Т. И. Максимов⁷².

Каждому учредителю Банка предоставлено определенное количество «базовых голосов», а также по одному голосу на каждую принадлежащую ему акцию. Китайская сторона получила 26.65% голосов и, таким образом, сможет блокировать основные решения, принимаемые Советом управляющих. Голосующая доля России составляет 6%⁷³.

Согласно положениям Устава АБИИ, основной целью новой банковской структуры является содействие реализации инфраструктурных проектов в странах АТР и сокращение разрыва в их экономическом развитии, искоренение бедности. Основным приоритетом Банка должно стать инвестирование в энергетику, транспорт, телекоммуникации – с использованием широкого спектра

⁷² Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // МИД РФ: офиц. сайт. 11.11.2016. URL: http://www.mid.ru/international_organizations//asset_publisher/km9HkaXMTium/content/id/2517438 (дата обращения: 20.03.2018)

⁷³ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата обращения: 20.03.2018).

инструментов, включая кредитование, вложение средств в долевые ценные бумаги, предоставление финансовых гарантий и т.д.

В пересекающихся регионах АБИИ будет действовать с другими многосторонними финансовыми институтами (Евразийский банк развития, Новый банк развития, Всемирный банк, Азиатский банк развития и др.) в ситуации общности отраслевых приоритетов и бизнес-моделей, ориентируясь на экономически эффективные проекты.

К 2018 г. были одобрены 25 проектов, тем или иным образом, являющиеся составляющими частями инициативы «Экономического пояса Шелкового пути».⁷⁴

Ниже приведем примеры одобренных АБИИ проектов:

Таджикистан: Проект модернизации трансграничной дороги Душанбе-Узбекистан

24 июня 2016 года АБИИ утвердил кредит в размере 27,5 млн. долл. США для проекта модернизации благоустройства дороги Душанбе – Узбекистан. Проект финансируется Европейским банком реконструкции и развития, который инвестировал 62,5 млн. долл. США, общая стоимость проекта составляет 105,9 долл. США млн. (таблица 3).

Проект расширит возможности подключения и мобильности вдоль сегмента Таджикистана по сети Азиатских автомобильных дорог и Коридора Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. В рамках проекта 5-километровый участок будет реабилитирован и модернизирован между кольцевой развязкой от памятника Авиценны до Западных ворот пограничной дороги Душанбе – Узбекистан.

Проектная дорога – последний недостающий участок сети Азиатских автомобильных дорог и коридора ЦАРЭС на территории Таджикистана – была построена 30 лет назад и в настоящее время находится в плохом состоянии.

⁷⁴ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата обращения: 20.03.2018).

Проект поможет увеличить национальную и региональную торговлю, уменьшить пробки на дорогах и повысить безопасность дорожного движения.

Министерство транспорта Таджикистана является исполнительным агентством проекта. Срок реализации проекта – с декабря 2016 года по декабрь 2020 года. Совершенствование пограничного пути в Душанбе – Узбекистан имеет важное значение для содействия экономическому росту в Таджикистане и торговле в Центральной Азии⁷⁵.

Таблица 3 – Финансирование проекта модернизации трансграничной дороги Душанбе – Узбекистан⁷⁶

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	27,5	26,0
Европейский банк реконструкций и развития	62,5	59,0
Правительство Таджикистана	15,9	15,0
Общая стоимость	105,9	100,0

Бангладеш: Проект по обновлению и расширению распределительной системы электроэнергетики

24 июня 2016 года АБИИ утвердил кредит в размере 165 млн. долл. США для проекта модернизации и расширения системы распределения в Бангладеш (таблица 4).

Проект расширит возможности распределения электроэнергии и увеличит количество сельских и городских потребителей электроэнергии в Бангладеш и будет состоять из двух компонентов:

- 1 предоставление услуг для около 2,5 млн. сельских потребителей;
- 2 модернизация двух подстанций.

Бангладешский совет по электрификации сельских районов (BREB) и Dhaka Electric Supply Company Limited (DESCO) являются агентствами по реа-

⁷⁵ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/.html> (дата обращения: 20.03.2018).

⁷⁶ Ibid.

лизации проектов. Срок реализации проекта – с июля 2016 года по июнь 2019 года, и по завершении его работы, как ожидается, услугами электроэнергии смогут пользоваться 12.5 миллиона человек, как в городских, так и в сельских районах⁷⁷.

Таблица 4 – Финансирование проекта по обновлению и расширению распределительной системы электроэнергии Бангладеш⁷⁸

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	165,00	62,91
Исполнительное агентство	17,89	6,82
Правительство	79,40	30,27
Общая стоимость	262,29	100,0

Пакистан: Проект Национальной автомагистрали М-4

24 июня 2016 г. АБИИ утвердил кредит в размере 100 млн. долл. США для проекта Национальной автомагистрали М-4. Общая стоимость проекта составляет 273 млн. долл. США (таблица 5).

Проект поможет обеспечить эффективный и безопасный транспортный коридор между Исламабадом, Фейсалабадом и Мултаном, обеспечивающий более тесную связь между различными частями Пакистана и поможет облегчить региональную торговлю из Центральной Азии в морские порты Гвадар и Карачи. Проект построит 64 км четырехлинейной национальной автомагистрали М-4 с пунктами пропуска, соединяющей Шоркот и Ханевал в провинции Пенджаб.

Проект заключается в дорожном строительстве, который включает земляные работы (подземные и трубные водопропускные трубы); асфальтобетонное покрытие, строительство мостов, развязок, мостов для взвешивания, платных площадей и зон обслуживания, а также улучшение технических характеристик

⁷⁷ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/.html> (дата обращения: 20.03.2018).

⁷⁸ Ibid.

техники безопасности на дороге. Национальное управление автострады Пакистана является исполнительным агентством проекта. Срок реализации проекта – с июня 2016 года по июнь 2020 года⁷⁹.

Таблица 5 – Финансирование проекта национальной автомагистрали М-4⁸⁰

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	100,0	36,6
Азиатский банк развития	100,0	36,6
Департамент международного развития (Великобр.)	34,0	12,5
Правительство Пакистана	39,0	14,3
Общая стоимость	273,0	100,0

Индонезийский национальный проект по облагораживанию трущоб

24 июня 2016 года АБИИ утвердил кредит в размере 216,5 млн. долл. США для Национального проекта по облагораживанию трущоб в Индонезии. Проект финансируется Всемирным банком, вклад которого составляет 216,5 млн. долл. США (таблица 6).

Проект позволит улучшить доступ к городской инфраструктуре и услугам в трущобах Индонезии. Он будет поддерживать программу правительственных инвестиций в инфраструктуру городских трущоб в 154 городах в центральной и восточной частях Индонезии.

Министерство общественных работ и жилищного строительства Индонезии является исполнительным агентством проекта. Срок реализации проекта – с сентября 2016 года по июнь 2021 года. Прямые и косвенные бенефициары проекта, как ожидается, будут включать 9,7 миллиона человек, проживающих в 154 городах, и ожидается, что они будут испытывать значительное улучшение условий жизни из-за улучшения доступа и качества городской инфраструктуры.

⁷⁹ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/.html> (дата обращения: 20.03.2018).

⁸⁰ Ibid.

Таблица 6 – Финансирование проекта по облагораживанию трущоб Индонезии⁸¹

в млн. долл. США

Источник	Сумма
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	216,50
Получатель	1310,0
Всемирный Банк	216,50
Общая стоимость	1743,00

Азия: Фонд для развивающихся стран Азии Международной финансовой корпорации

27 сентября 2017 г. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций объявил о готовности вложить 150 млн. долларов США в Фонд для развивающихся стран Азии Международной финансовой корпорации. Данный шаг нацелен на уменьшение разрыва в инфраструктурном развитии в Азии.

МФК, входящий в группу Всемирного банка, предоставляет инвестиции и консультативные услуги в целях оказания помощи развитию частного сектора и сокращения бедности в развивающихся странах. Капиталовложение сделает АБИИ крупнейшим инвестором фонда, отмечается в заявлении АБИИ.

Также вице-президент АБИИ по инвестициям Джагатис Пандиан пообещал, что АБИИ продолжит работать с другими финансовыми структурами для содействия региональному развитию⁸².

Индия: Проект по развитию электроснабжения

27 сентября 2017 г. АБИИ также утвердил кредит в размере 100 млн долларов США для финансирования проекта по развитию электроснабжения в Индии (таблица 7). Проектом предусмотрено строительство пяти линий электропередачи, которые позволят оптимизировать электросистему и улучшить использование возобновляемых энергетических ресурсов в этой стране.

⁸¹ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/.html> (дата обращения: 20.03.2018).

⁸² АБИИ готов к инвестированию в фонд Международной финансовой корпорации // Синьхуа новости: ежедн. интернет изд. 28.09.2017. URL: http://russian.news.cn/2017-09/28/c_136645928.htm (дата обращения: 20.04.2018).

Другим инвестором проекта станет Азиатский банка развития⁸³.

Таблица 7 – Финансирование проекта по развитию электроснабжения⁸⁴

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	100,0	33,0
Азиатский банк развития	50,00	16,5
Получатель (Индийская корпорация POWERGRID)	153,47	50,5
Общая стоимость	303,47	100,0

Китай: Проект улучшения качества воздуха в Пекине. Замена угля

8 декабря 2017 г. АБИИ принял проект улучшения качества воздуха в Пекине. Целью проекта является улучшение качества и снижение загрязнений воздуха, таких как выбросы CO₂, выбросы твердых частиц, выбросы SO₂ и выбросы NO₂, путем замены угля на природный газ в на окраинах Пекина. По завершении проекта будет обеспечено подключение газоснабжения к приблизительно 216 751 сельским домохозяйствам и в Пекине сократится потребление угля примерно в 650 000 тонн в год.

Финансирование проекта осуществляется рядом структур, при существенном вкладе АБИИ (таблица 8). Проект будет реализовываться в течение 4 лет с 1 июля 2017 года по 30 июня 2021 года, а дата закрытия кредита – 31 декабря 2021 года⁸⁵.

Таблица 8 – Финансирование проекта по улучшению качества воздуха в Пекине⁸⁶

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
АБИИ	250,00	32,85
Администрация Пекина	228,33	30,00

⁸³ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017.html> (дата обращения: 20.03.2018).

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ibid.

Китайский фонд «Цинцзе»	30,00	3,94
Газовая корпорация Пекина	252,77	33,21
Общая стоимость	761,10	100,0

Оман: проект широкополосной инфраструктуры

8 декабря 2017 АБИИ принял проект внедрения широкополосной инфраструктуры в Омане. Целью проекта является улучшение телекоммуникационной связи в Омане и повышение цифровой грамотности и производительности его человеческого капитала. Финансирование, предоставляемое Oman Broadband, будет использоваться для развертывания волоконно-оптической широкополосной кабельной сети на 406 003 домов к концу 2021 года. По его завершению 80% от Маската будут готовы для подключения к оптическим сетям с поддержкой гигабитных сетей. Проект улучшит инфраструктуру Омана в секторе информационно-коммуникационных технологий, тем самым повысив привлекательность Омана как пункта назначения для производственного бизнеса и стратегических логистических услуг. Проект согласован с целью страны постепенно диверсифицировать экономику от текущей зависимости от экспорта углеводородной продукции.

Общая стоимость проекта до 2021 года составляет около 467 млн. долл. США. План финансирования предусматривает долгосрочное долговое финансирование АБИИ на сумму около 239 млн. долл. США⁸⁷.

Индия: проект по подключению сел Мадхья-Прадеш

Проект был принят АБИИ 11 апреля 2018 г. Целью проекта является улучшение доступности сел, благодаря строительству устойчивую инфраструктуру сельской дорожной сети МП. Основными бенефициарами являются сельские жители, вторичными бенефициарами являются различные поставщики услуг, службы экстренной помощи и полиция.

⁸⁷ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/.html> (дата обращения: 20.03.2018).

Проект будет способствовать экономическому развитию государства в целом, путем интеграции изолированного и бедного сельского населения с остальной частью государства и рынков. Ожидаемые результаты проекта состоят в том, чтобы улучшить средства к существованию сельского населения, предоставив им больше возможностей для получения дохода за счет подключения к автомобильным дорогам.

Период реализации – ожидается, что проект будет реализован с мая 2018 года по декабрь 2022. Общая сумма инвестиций 502 млн. долл. США вклад АБИИ составит 140 млн. долл. США (таблица 9)⁸⁸.

Таблица 9 – Финансирование проекта по подключению сел Мадхья-Прадеш⁸⁹

Источник	Сумма (млн. долл. США)	Доля в общей стоимости (%)
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	140,00	28
Международный банк реконструкции и развития	210,00	42
Администрация Мадхья-Прадеш	152,00	30
Общая стоимость	502,00	100,0

Также АБИИ поддержал своими финансами следующие проекты:

Индия: Гуджаратские сельские дороги; Таджикистан: проект восстановления гидроэнергетики в Нуреке, Фаза 1; Индия: Индийский инфраструктурный фонд; Грузия: проект объездной дороги в Батуми; Индия: Андхра Прадеш 24x7 – Электроэнергия для всех (Финансируется совместно с Всемирным банком); Бангладеш: проект по совершенствованию инфраструктуры и повышению эффективности использования природного газа; Индонезия: проект по совершенствованию эксплуатации и безопасности плотины Фаза II; Азербайджан: проект развития Трансанатолийского газопровода; Индонезия: проект Фонда развития региональной инфраструктуры; Оман: проект по развитию коммерческого терминала и операционной зоны порта Дукм; Оман: проект подготовки

⁸⁸ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2018/india-madhya.html> (дата обращения: 20.04.2018).

⁸⁹ Ibid.

железнодорожной системы; Мьянма: проект электростанции в Мьинджане; Пакистан: проект по развитию гидроэнергетики. Бангладеш: Бангладеш-Бхола НПЭ, Индия: проект метро в Бангалоре – линия R6, Египет. Раунд II. Программа тарифов на подачу солнечной энергии, Филиппины: проект управления потоками в Маниле⁹⁰.

Следует отметить, что 20 предлагаемых проектов еще находятся в разделе рассматриваемых.

Из приведенных примеров видно, что одобренные АБИИ проекты охватывают многие страны Экономического пояса Шелкового пути. Проекты относятся не только к транспортной инфраструктуре, но и захватывают энергетическую, обрабатывающую, строительную, высокотехнологичную и др. сферы деятельности. Следует отметить, что все одобренные и финансируемые проекты, тем или иным образом модернизируют инфраструктуру стран и их районов, но в тоже время являются экономически целесообразными и имеют четкую экономическую выгоду.

Следует заметить, что вышеописанные финансовые проекты финансируются совместно с другими банками (Азиатский банк развития, Международный банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк) и фондами (Китайский фонд «Цинцзе»). Более того 13 апреля 2016 г. в Вашингтоне состоялось подписание первого Рамочного соглашения о софинансировании проектной деятельности между АБИИ и Всемирным банком⁹¹. Результат этого соглашения уже виден, так, например, в соответствии с таблицей 6 соразмерные суммы кредитов внесли АБИИ и Всемирный Банк в реализацию индонезийского проекта.

Сотрудничество России и АБИИ открывает хорошие возможности для привлечения дополнительных средств в проекты развития в Сибири и на Дальнем Востоке. 18 мая 2016 г. «на полях» Юбилейного саммита Россия-АСЕАН в

⁹⁰ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html> (дата обращения: 20.04.2018).

⁹¹ Ibid.

Сочи состоялась первая встреча Президента Российской Федерации В.В.Путина с президентом АБИИ Цзинь Лицюнем⁹².

Фонд Шелкового пути

Фонд Шелкового пути (ФШП) был учрежден в Пекине 29 декабря 2014 года. Целью ФШП является поиск инвестиционных возможностей и предоставление услуг для реализации проектов в странах нового Шелкового пути⁹³.

ФШП был запущен с начальным капиталом в 10 млрд. долл. США, который полностью принадлежит Китаю. Основными источниками финансирования являются Государственная администрация иностранной валюты Китая (65%), Экспортно-импортный банк Китая (15%), Китайская Инвестиционная Корпорация (15%) и Банк развития Китая (5%)⁹⁴ (рисунок 2.6).

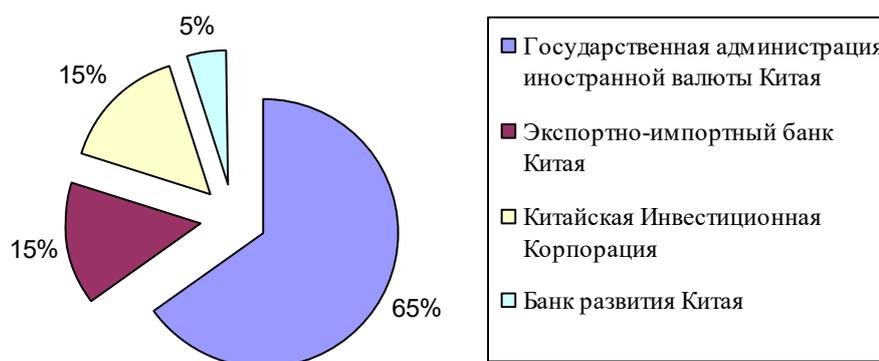


Рисунок 2.6 – Источники финансирования Фонда Шелкового пути

Более того, 14 мая 2017 президент Си Цзиньпин на церемонии открытия Форума «Одного пояса – одного пути» заявил, что Китай будет наращивать финансовую поддержку развития ЭШП и МШП – 21 века и дополнительно выделил 100 млрд. юаней в Фонд Шелкового пути⁹⁵. В дальнейшем ФШП намерен привлекать институциональных инвесторов из других стран, готовых осуществлять долгосрочные инвестиции.

⁹² Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // МИД РФ: офиц. сайт. 11.11.2016. URL: http://www.mid.ru/international_organizations//asset_publisher/km9HkaXMTium/content/id/2517438 (дата обращения: 20.03.2018).

⁹³ Сылу цзицзинь (Фонд Шелкового пути) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 02.03.2014. URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/> (дата обращения: 20.03.2018).

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Ibid.

В соответствии с философией открытости и взаимной выгоды ФШП обеспечивает инвестиционную и финансовую поддержку для торгово-экономического сотрудничества и взаимодействия в рамках проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века. В сотрудничестве с китайскими и международными предприятиями и финансовыми учреждениями ФШП призван содействовать общему развитию Китая и других стран и регионов, участвующих в инициативе «Одного пояса – одного пути».

Благодаря разнообразным формам инвестиций и финансирования, в первую очередь инвестициям в акции, фонд поддерживает развитие инфраструктуры, ресурсов и энергетики, активизирует сотрудничество в промышленной и финансовой областях, в странах и регионах, участвующих в инициативе «Одного пояса – одного пути», обеспечивая финансовую устойчивость ее проектов.

ФШП может работать с международными организациями развития, внутренними и зарубежными финансовыми учреждениями для совместного создания фондов, а также управлять доверенными активами и поручать другим инвестировать⁹⁶.

Первым шагом на пути строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» стало начало финансирования первого проекта в рамках экономического коридора Китай — Пакистан, о чем в апреле 2015 года объявил Си Цзиньпин во время своего визита в Пакистан. Фонд Шелкового пути подписал Меморандум о взаимопонимании с Китайской корпорацией «Три ущелья» и Пакистанским советом по вопросам частной собственности и инфраструктуры, чтобы предоставить капитал для строительства гидроэнергетического проекта «Карот» на реке Джелум, в северо-восточном Пакистане.

Согласно, данному заявлению Фонд Шёлкового пути выделит финансирование в размере 1.65 млрд долл. на строительство ГЭС, которая не только улучшит энергоснабжение, но и сможет обеспечить экономический рост в Па-

⁹⁶ Сылу цзицзинь (Фонд Шелкового пути) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 02.03.2014. URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/> (дата обращения: 20.03.2018).

кистане. Строительство станции началось в конце 2015 года, а запуск планируется произвести уже в 2020 году. Станция является лишь частью одного из 51 соглашений, подписанных сторонами во время визита Си Цзиньпина в Пакистан. Общая стоимость всех соглашений оценивается в 46 млрд. долл США. Станция будет эксплуатироваться китайской стороной в течение 30 лет, а затем передана правительству Пакистана⁹⁷.

Инвестиционное решение принималось в соответствии с «профессиональными, осмотрительными и унифицированными критериями» фонда, поскольку он рассмотрел осуществимость проекта, оценил его экономические и социальные последствия и обеспечил его соответствие международным стандартам.

Китайско-пакистанский экономический коридор – это плановая сеть дорог, железных дорог и энергетических проектов, связывающих глубоководный порт Гвадарта в юго-западном Пакистане с северо-западным Синьцзян-Уйгурским автономным районом. Естественно, что Фонд Шелкового пути не намерен останавливаться на одном проекте и будет активно расширять возможности финансирования для других проектов в рамках Китайско-Пакистанского экономического коридора.

Второй проект ФШП связан с итальянским производителем шин Pirelli. В июне 2015 г. ФШП вложился в китайскую корпорацию China National Tire & Rubber Co. (CNRC), выкупил 25% ее акций за примерно 1.8 млрд долл. США. Эти и другие привлеченные средства CNRC использовала для поэтапной покупки акций Pirelli. К концу октября 2015 г. китайцы контролировали 98% итальянского предприятия. Интерес Китая к данной компании обусловлен желанием получить доступ к производственным технологиям и обеспечить себе выход

⁹⁷ China's Silk Road Fund makes first investment in Pakistan's hydropower project // Xinhuanet: daily news ad. 21.04.2015. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134167533.html (дата обращения: 20.04.2018).

на европейские рынки. Под контроль КНР перешли также зарубежные активы Pirelli, включая Кировский и Воронежский шинные заводы в России⁹⁸.

3 сентября 2015 г. в ходе рабочего визита Президента России Владимира Путина в Китай было подписано «Соглашение о сотрудничестве между Российским фондом прямых инвестиций, Внешэкономбанком и Китайским фондом Шелкового пути в области инвестиций в приоритетные секторы экономики России и Китая»⁹⁹.

В тот же день по итогам российско-китайских переговоров было подписано «Рамочное соглашение в отношении приобретения акций Открытого акционерного общества «Ямал СПГ» между Открытым акционерным обществом «Новатэк» и Китайским фондом Шелкового пути»¹⁰⁰.

В декабре 2015 г. фонд приобрел у ОАО «Новатэк» 9.9% доли во втором российском кластере по производству сжиженного природного газа. Данные о сумме сделки не разглашаются. На данный момент, Китайская CNPC уже контролировала 20% акций предприятия. Таким образом, после завершения сделки в крупном газовом проекте – участие китайской CNPC и Фонда Шелкового пути (Silk Road Fund) в капитале крупнейшего в России завода по сжижению природного газа «Ямал СПГ»: китайцы владеют суммарно 29.9%, тогда как за ОАО «Новатэк» сохраняется контрольный пакет в 50.1%. Одновременно было достигнуто соглашение о выделении ФШП займа консорциуму в размере 730 млн. евро сроком на 15 лет. Другими словами, в условиях западных санкций именно китайская сторона становится стратегическим иностранным партнером по реализации столь важного для РФ проекта, как «Ямал СПГ»¹⁰¹.

Но на этом сотрудничество ФШП с Россией не заканчивается и уже 14 декабря 2016 г. ФШП подписывает окончательное соглашение о сделке по куп-

⁹⁸ Мордвинова А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // РИСИ: офиц. сайт. 02.02.2016. URL: <https://riss.ru/analitics/26095/> (дата обращения: 01.05.2018).

⁹⁹ Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров // Президент России: офиц. сайт. 03.09.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5009> (дата обращения: 20.03.2018).

¹⁰⁰ Там же.

¹⁰¹ Мордвинова А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // РИСИ: офиц. сайт. 02.02.2016. URL: <https://riss.ru/analitics/26095/> (дата обращения: 01.05.2018).

ле-продаже 10% -ного пакета акций ПАО «СИБУР Холдинг», крупнейшей российской газоперерабатывающей и нефтехимической группы.

Фонд Шелкового пути является финансовым инвестором и сможет номинировать своего представителя в состав совета директоров нефтегазового холдинга¹⁰².

По статистике основной интерес Китая в России сосредоточен в сырьевом секторе: нефть, минеральное топливо, древесина – это продукты, которые предпочитает импортировать КНР из России. По данным главного таможенного управления КНР, в 2017 г. Россия заняла лидирующую позицию по объемам поставок нефти в Китай. По итогам 2017 г. Россия поставила в КНР 59.7 млн. т нефти на сумму 23.72 млрд. долл. Это 23% всего российского экспорта нефти. Китай может стать одним из крупнейших покупателей российского газа после запуска газпровода «Сила Сибири» (именно этого касается 30-летний контракт «Газпрома» и CNPC). «Если это произойдет, то «Газпром» сможет примерно те же объемы газа, которые он поставляет в Германию, продавать в Китай», – говорит портфельный управляющий УК «Капиталь» Вадим Бит-Аврагим. Первые поставки запланированы на 2019–2021 гг.¹⁰³.

Тем не менее, ФШП также активно работает и с другими странами ЭШП. 14 декабря 2015 г. ФШП заключил рамочное соглашение с Национальным агентством по экспорту и инвестициям Казахстана Kaznex Invest по формированию Китайско-казахстанского фонда промышленной кооперации. Как заявляется, китайский финансовый институт в перспективе может предоставить новой структуре средства в размере до 2 млрд. долл. США на финансирование совместных промышленных проектов¹⁰⁴.

¹⁰² Китайский Фонд Шелкового пути завершил сделку по покупке 10% "СИБУРА" // News.ru: ежедн. интернет изд. 25.01.2017. URL: <https://www.newsru.com/finance/25jan2017/siburfnldeal.html> (дата обращения: 19.04.2018).

¹⁰³ Аронова Л. А. Поворот на восток // Финансы будущего: инфраструктура доверия. 2018. № 4. С. 6.

¹⁰⁴ Мордвинова А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // РИСИ: офиц. сайт. 02.02.2016. URL: <https://riss.ru/analitics/26095/> (дата обращения: 01.05.2018).

19 января 2016 г. в ходе визита президента Си Цзиньпина в Саудовскую Аравию Фонд Шелковый путь и Международная компания по водным и энергетическим проектам подписали меморандум о взаимопонимании по совместной разработке и инвестированию в энергетические проекты в Объединенных Арабских Эмиратах, Египте, это были первые инвестиции Фонда на Ближнем Востоке и регионе Северной Африки.

18 июня 2016 г. Фонд и правительство Сербии подписали Меморандум о взаимопонимании по совместным инвестициям и развитию проектов возобновляемой энергетики в Сербии¹⁰⁵.

3 июня 2016 г. Beijing Enterprises Holdings Limited и EEW Energy подписали Рамочное соглашение о сотрудничестве по экологически чистой зеленой энергии в присутствии государственных лидеров Китая и Германии.

В соответствии с Соглашением Фонд Шелкового пути намерен инвестировать в EEW в акционерный капитал и работать совместно с соответствующими сторонами для поддержки бизнеса по переработке твердых отходов в Китае, Германии и других частях Европы. Фонд «Шелковый путь» поддерживает внедрение в Китай передовых технологий и управленческих знаний, с тем, чтобы повысить операционную эффективность промышленности по переработке твердых отходов в Китае и содействовать развитию круговой экономики страны.

ФШП также активно участвует в деятельности других финансовых структур, например, в к 2018 г. ФШП подписал Меморандум о взаимопонимании для стратегического и оперативного сотрудничества с Европейским банком реконструкции и развития, Европейским инвестиционным фондом, Межбанковским объединением Шанхайской Организации Сотрудничества. Кроме того ФШП уже подписал соглашения о вступлении в Фонд развивающейся Азии Международной финансовой корпорации, Инновационный фонд HOPU-ARM¹⁰⁶

¹⁰⁵ Сылу цзицзинь (Фонд Шелкового пути) [Электронный ресурс]: офиц. сайт. 02.03.2014. URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/> (дата обращения: 20.03.2018).

¹⁰⁶ Ibid.

и продолжает работу по активизации сотрудничества с другими финансовыми структурами.

Согласно статистике официального сайта «Одного пояса – одного пути»

К декабрю 2017 г. общее число членов (включая предполагаемых членов) Азиатского банка инфраструктурных инвестиций достигло 84, 42 из которых входят в территории инициативы «Одного пояса – одного пути». Одобрено более 20 инвестиционных проектов, общей суммой в 3,700 млн. долл. США.

Фонд Шелкового пути подписал 17 проектов, обязательных инвестиций суммой 7 млрд. долл. США. Поддерживаемые проекты затронули инвестиций общей суммой 80 млрд.

6 Банков Китая в 19 странах, расположенных вдоль «Одного пояса – одного пути», учредили более 80 отделов и представительств своих банков; банковские карты Китая доступны более чем в 50 странах инициативы, и превышают 4 млн. пользователей и 400 тыс. банкоматов¹⁰⁷.

Правительство Китая по возможности распределяет внутренние ресурсы и осуществляет политическую поддержку реализации проектов инициативы. Так, не только были учреждены Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути, также в проектах инициативы активное участие примет Фонд экономического сотрудничества «Китай–Евразия»; для осуществления трансграничных клиринговых операций активно формируются клиринговые организаций; развиваются трансграничные механизмы платежей, которые создают благоприятные условия для инвестирования и торговли.

К первому сезону 2018 г. прямые инвестиции предприятий Китая в страны, охватываемые инициативой «Один пояс – один путь», составили 4,67 млрд. долларов, что в сравнении с тем же периодом прошлого года выросло на 17,3%, и составило 13,1% от общей суммы инвестиций на данный период. Важнейшие инвестиционные направления Сингапур, Лаос, Малайзия, Вьетнам, Индонезия, Пакистан, Таиланд, Мьянма и др. страны.

¹⁰⁷ Чжунго Идай илу ван (Портал «Один пояс – один путь») [Электронный ресурс]. Пекин, 2017. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 12.02.2018).

Предприятия Китая подписали 1010 новых договоров со странами, проходящими вдоль «Одного пояса – одного пути», на подрядные проекты за рубежом, на общую сумму 28.83 млрд. долларов, что составило 47% от общей суммы договоров подрядных проектов Китая за рубежом. Оборот данных предприятий составил 24,2 млрд. долларов, что в сравнении с предыдущим периодом выросло на 27.7%¹⁰⁸.

2.3 Торговое сотрудничество стран вдоль Экономического пояса Шелкового пути

Торговое сотрудничество является одним из приоритетных для проектов «Одного пояса – одного пути».

Создание благоприятных условий для торговли согласно «Концепции и плану действий» предполагают модернизацию таможенной инфраструктуры на пунктах пропуска границы, ускорение, повышение безопасности цепи поставок, либерализацию торговли.

Расширение потенциала и качества торгового сотрудничества подразумевает расширение сфер торговли, разработку новые формы торговли, развитие трансграничной электронной коммерции и других новых видов коммерческой деятельности, оптимизацию разделения труда в производственной цепочке, стимулирование создания научных исследований, разработок, производства и системы маркетинга, расширение взаимной открытости сферы услуг, развитие современной отрасли обслуживания и т. д.

Концепция прямо декларирует намерение (в рамках общей идеи глобальной либерализации торговых режимов) начать со странами «пояса и пути» обсуждение возможностей создания зон свободной торговли, совместного продвижения таких мер, как устранение/снижение тарифных барьеров унификация таможенных и других регулирующих торговлю процедур (режим «единого окна»), усиление таможенного сотрудничества в сфере обмена информацией¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Чжунго Идай илу ван (Портал «Один пояс – один путь») [Электронный ресурс]. Пекин, 2017. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 12.02.2018).

¹⁰⁹ Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты». С. 247.

В 2017 г. ВВП 71 страны «Одного пояса – одного пути» составил 14,5 трлн. долл. США или 18,4 % мирового ВВП; численность населения на данных территориях предположительно составляет 3,44 млрд. чел., что приблизительно занимает 47,6% мирового населения. Общий внешнеторговый оборот стран «Одного пояса – одного пути» в 2018 г. 9,3 трлн. долл. США, что составило 27,8 % от объема мировой торговли¹¹⁰. Анализируя торговые показатели стран вдоль «Одного пояса – одного пути» (даже без Китая) можно говорить об их ключевой роли в мировой торговле.

Ниже подробно рассмотрен рейтинг первых 10 стран по показателям внешнеторгового оборота, дана оценка вовлеченности данных стран в торговлю с Китаем, а также проанализирована доля Китая в их экспорте и импорте.

В соответствии с таблицей 10, по показателю внешнеторгового оборота стран «пояса и пути» за 2017 г., Корейская Республика занимает первое место, ее внешнеторговый оборот достиг 1050,84 млрд. долл. США; второе место занимает Сингапур, его внешнеторговый оборот составил 697.21 млрд. долл. США; третье место у Индии с внешнеторговым оборотом в 617.04 млрд. долл. США; следующими идут Россия и ОАЭ внешнеторговый оборот, которых превышает 500 млрд. долл. США.

По объему экспорта и импорта Южная Корея также занимает первое место с показателем в 572.73 млрд. долл. США; далее идут Сингапур и Россия объем экспорта которых составляет 369.55 и 357 млрд. долл. США соответственно. Среди остальных стран первой десятки рейтинга стран «пояса и пути» по показателю объемов экспорта, за исключением Турции, средний показатель составил 200 млрд. долл. США.

По объему импорта также лидирует Южная Корея с показателем в 478.11 млрд. долл. США; далее идут Индия и Сингапур их показатели импорта превышают 300 млрд. долл. США, импорт остальных стран рейтинга, за исключением Малайзии выше 200 млрд. долл. США.

¹¹⁰ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 43.

Таблица 10 – Рейтинг внешнеторгового оборота стран «Одного пояса - одного пути» (первые 10 стран)

в 100 млн. долл. США

Страна	Внешнеторговый оборот	Объем экспорта	Объем импорта
1 Южная Корея	10508,4	5727,3	4781,1
2 Сингапур	6972,1	3695,5	3276,7
3 Индия	6170,4	2603,5	3567,0
4 Россия	5840,0	3570,0	2270,0
5 ОАЭ	5695,3	2986,5	2708,8
6 Таиланд	4625,5	2365,7	2259,8
7 Польша	4520,4	2261,6	2258,8
8 Вьетнам	4248,7	2137,7	2111,0
9 Малайзия	4131,8	2179,4	1952,4
10 Турция	3840,5	1542,2	2298,3

В 2017 г. доля Китая во внешнеторговом обороте Южной Кореи превысила 20%, во внешнеторговом обороте Сингапура, России, Таиланда, Малайзии и др. стран рейтинга в среднем выше 10%.

Китай занимает первое место в экспорте стран Южной Кореи, Сингапура, России, Таиланда, второе место в экспорте Малайзии, третье в экспорте Индии.

По показателю импорта стран рейтинга, кроме Польши, для остальных 9 стран Китай является ключевым импортером. По показателю процентного соотношения в общем внешнеторговом обороте, доля Китая в импорте Республики Кореи, России, Вьетнама превышает 20%; в импорте Таиланда, Малайзии приближается к 20%¹¹¹.

Если рассматривать динамику показателей, то по сравнению с 2016 годом, доля Китая в экспорте стран Сингапура, Индии, России, Таиланда, Малайзии и др. стран рейтинга выросла; в то время как доля Китая в экспорте Южной Кореи снизилась, однако незначительно. Стоит отметить, что все же США являет-

¹¹¹ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 44.

ся основным экспортным рынком для стран Индии и Вьетнама, а для Польши и Турции Китай не входит и в десятку рынков экспорта.

По сравнению с тем же периодом 2016 г. доля Китая в импорте России повысилась; среди оставшихся стран за исключением Польши (снижение на 4,4%), произошли незначительные снижения¹¹².

Ниже рассмотрим динамику товарооборота Китая и стран «Одного пояса – одного пути» с года выдвижения инициативы, а также приведем рейтинг первых десяти стран «пояса и пути» по показателю товарооборота этих стран с Китаем.

В соответствии с таблицей 11, после провозглашения инициативы «Одного пояса – одного пути» в экспорте и импорте Китая и стран, проходящих вдоль «Одного пояса – одного пути» прослеживался сначала рост, а затем спад. Главным образом спад был вызван застоем в глобальной экономике, снижением цен на базовые товары и другими внешними факторами. Однако также в соответствии с таблицей 11 в 2017 г. товарооборот и в показателях импорта и экспорт изменил отрицательные тенденции роста последних 2-х лет, в сравнении с 2016 г., его общий объем вырос на 13,4%.

Товарооборот Китая и стран «Одного пояса – одного пути» занимает 36.2 % от общего объема экспорта и импорта Китая составившего в 2017 г. 4104,5 млрд. долл. США. Объем экспорта в страны «Одного пояса – одного пути» составил 774.26 млрд. долл. США, превысив показатель 2016 г. на 8.5%. Объем импорта из стран «Одного пояса – одного пути» составил 666,05 млрд. долл. США, что в сравнении с 2016 г. вырос на 19.8%, за последние 5 лет темпы роста объема импорта впервые превысил темпы роста объемов экспорта и составили 11.3% .

Таблица 11 – Товарооборот стран «Одного пояса – одного пути» с Китаем

в млрд. долл. США

Показатели	2013	2014	2015	2016	2017
------------	------	------	------	------	------

¹¹² «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 45.

Экспорт	698,00	773,74	752,08	713,42	774,26
Импорт	712,31	728,89	600,72	556,16	666,05

Анализируя структуру товаров международной торговли Китая и стран «Одного пояса – одного пути» можно проследить ускоренные темпы роста экспорта машин, оборудования и механизмов из Китая и импорта ископаемого топлива в 2017 г. Однако если смотреть на импорт с года выдвижения инициативы с 2013 г, в 2015 г. произошел резкий спад импорта ископаемого топлива, и впервые на первые места в импорте Китая из стран «Одного пояса – одного пути» вышли оборудование и механические устройства и держатся в лидерах вплоть до 2017 г. (приложение В).

По формам экспортно-импортных сделок торгового сотрудничества Китая и стран «Одного пояса – одного пути» большую долю занимает обычная торговля. В 2017 г. товарооборот обычной торговли составил 804,76 млрд. долл., что заняло 58,4% общего объема товарооборота со странами «Одного пояса – одного пути», второй по популярности формой экспортно-импортных сделок стали подряды на обработку материалов (19.5%), далее идут прочая торговля (14.5%), толлинговая торговля (5%), приграничная малая торговля (2.6%).

Самым большим темпом роста объема товарооборота обладает приграничная малая торговля, в 2017 г. ее объем товарооборота составил 37.95 млрд. долл. США, что по сравнению с 2016 г. выросло на 17,3%, также вырос объем обычной торговли (16,1%), подрядов на обработку материалов (12,9%), прочая торговля (10,3%), в то время как толлинговая торговля снизилась на 4,5%¹¹³.

По показателю товарооборота с Китаем за 2017 г. страны «Одного пояса – одного пути» в соответствии с таблицей 12 составляют следующий рейтинг торговых партнеров: Республика Корея, Вьетнам, Малайзия, Индия, Россия, Таиланд, Сингапур, Индонезия, Филиппины, Саудовская Аравия. Объем товаро-

¹¹³ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 49.

оборота Китая с данными странами составляет 68.9 % от объема товарооборота со всеми странами «Одного пояса – одного пути» по показателям 2017 г.

Таблица 12 – Рейтинг стран «Одного пояса – одного пути» по объему товарооборота с Китаем¹¹⁴

в млрд. долл. США

Страна	Товарооборот	Экспорт	Импорт
1 Южная Корея	280,38	102,98	177,40
2 Вьетнам	121,8	771,41	50,47
3 Малайзия	96,24	42,02	54,22
4 Индия	84,72	68,38	16,34
5 Россия	84,19	43,02	41,17
6 Таиланд	80,60	38,81	41,79
7 Сингапур	79,71	45,45	34,26
8 Индонезия	63,38	34,86	28,52
9 Филиппины	51,33	32,13	19,20
10 Саудовская Аравия	50,04	18,30	31,74

Самыми большими темпами роста товарооборота с Китаем обладают следующие торговые партнеры: Катар, Черногория, Монголия и Казахстан, их темп роста в 2017 г. составил в среднем выше 35%; Торговыми партнерами, с которыми товарооборот снизился стали Таджикистан, Восточный Тимор и Эфиопия, товарооборот с ними снизился в среднем на 15%.

По показателю экспорта Китая в страны «Одного пояса – одного пути» первыми 10-ю странами рейтинга стали: Республика Корея, Вьетнам, Индия, Сингапур, Россия, Малайзия, Таиланд, Индонезия, Филиппины и ОАЭ, объем экспорта Китая в эти страны занимает 65.6% от общего экспорта в страны «Одного пояса – одного пути». Самыми большими темпами роста обладали рынки экспорта: Лаоса, Казахстана, Узбекистана, Молдавии, Словении, Бутана, Сербии, Армении, Монголии, Афганистана, Литвы, Боснии и Герцеговины, Грузии, Черногории и Камбоджи, их рост в среднем выше 20%; объем экспорта в боль-

¹¹⁴ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 49.

шей степени снизился с: Таджикистаном, Восточным Тимором, Эфиопией, Беларуссией, Македонией и Албанией, экспорт в эти страны снизился в среднем более чем на 10%.

По показателю импорта в Китай из стран «Одного пояса – одного пути» в 2017 г. первыми 10-ю странами рейтинга стали: Республика Корея, Малайзия, Вьетнам, Таиланд, Россия, Сингапур, Саудовская Аравия, Индонезия, ЮАР и Филиппины, объем импорта в Китай из данных стран составляет 75,5% от общего объема импорта в Китай из всех стран «Одного пояса – одного пути». Самыми большими темпами роста обладают импортеры: Восточный Тимор, Йемен, Мальдивы, Египет и Черногория, их прирост в среднем составил в среднем выше 100 %; объем импорта в большей степени снизился с: Палестиной и Сирией, импорт из этих стран снизился в среднем больше чем на 55%¹¹⁵.

Лидирующие показатели взаимного товарооборота между КНР и Южной Кореей может быть объяснен географическим соседством, но также подписанным в июне 2015 г. председателем Си Цзиньпином и президентом Республики Корея Пак Кын Хе Соглашением о создании зоны свободной торговли между КНР и Республикой Кореей. Китай также имеет соглашения о зоне свободной торговли с Сингапуром (с 2008 г.), Пакистаном (с 2009 г.), АСЕАН (с 2012), Мальдивской Республикой (с 2017 г.), Грузией (с 2017 г.) и Новой Зеландией (с 2008), что также отражается на показателях их торговли. О создании зон свободной торговли Китай ведет переговоры с Молдовой, Шри-Ланкой, Израилем, с Советом сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), в который входят Бахрейн, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман, Саудовская Аравия. Китай также активно участвует в переговорах между странами АСЕАН и 6 государствами, с которыми у АСЕАН уже подписаны соглашения о свободной торговле (Австралия, Индия, Новая Зеландия, РК, Япония) о создании Всестороннего регионального экономического партнерства. Более того, Китай ведет ис-

¹¹⁵ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 50.

следования возможностей создания зон свободной торговли с Непалом, Бангладеш, Панамой, Палестиной, Монголией¹¹⁶.

Все вышеперечисленные страны входят в инициативу «Одного пояса – одного пути», что говорит об активной работе над одной из главнейших задач инициативы – либерализацией торговли. Среди указанных стран Грузия, Пакистан, Бахрейн, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман, Саудовская Аравия, Непал, Бангладеш, Палестина, Монголия, Индия непосредственно связаны с ЭПШП и свободная торговля с данными странами будет содействовать реализации данного проекта. Ведение переговоров и подписание соглашений о свободной торговле является важным этапом для китайской политики открытости внешнему миру, а также важным средством в расширении международного обмена и сотрудничества. В будущем Китай ещё больше ускорит строительство сети свободной торговли.

Но в тоже время торговля Китая со странами «Одного пояса – одного пути» также столкнулась с некоторыми проблемами:

Во-первых, разной степени торговые ограничения стран вдоль «пояса и пути». Развивающиеся страны вдоль «пояса и пути» столкнувшись с ситуацией упадка в мировой экономике для поддержания развития национальной промышленности применили некоторые протекционистские меры.

Во-вторых, не редки случаи разногласий в торговле. Отдельные государства, особенно Юго-Восточной Азии, Южной Азии и Китая сходны в структуре экспортной продукции, в отношении Китая возбуждали множество антидемпинговых, антисубсидиарных расследований и применяли специальные защитные меры, например Малайзия, Индия, Турция и др. страны многократно инициировали антидемпинговые расследования в отношении китайской стали. Индия инициировала антидемпинговое расследование в отношении Китайской химической промышленности.

¹¹⁶ Чжунхуа жэньминь гунхэго Шанубу: Чжунго цзыю маои цю фууван (Портал Министерства Коммерции КНР: обслуживание зон свободной торговли Китая) [Электронный ресурс]. Пекин, 2006. URL: <http://fta.mofcom.gov.cn/index.shtml> (дата обращения: 12.04.2018).

В- третьих, эффективность грузовых перевозок между Китаем и странами «пояса и пути» сравнительно низкая. По способу транспортировки импортных и экспортных товаров Китая и стран «пояса и пути» более 70% принадлежит водному транспорту, также высока доля железнодорожных перевозок. Однако между странами существует проблемы разницы в стандартах рельс, неравно распределенный объем перевозок в двух направлениях, различия хозяйствующих субъектов вдоль маршрута, что влияет на эффективность транспортировки. В тоже время, низкая эффективность таможенных пунктов также влияет на продвижение товаров в пунктах пропуска.

В-четвертых, возможности финансовой поддержки торговли сравнительно слабые. Объем расчетов в местной валюте Китая и стран «пояса и пути» низкий. К июню 2016 г. Китай подписал с 19 странами «пояса и пути» соглашения о валютном свопе. 6 Банков Китая в 19 странах, расположенных вдоль «Одного пояса – одного пути», учредили более 80 отделов и представительств своих банков, в 5 странах Катар, Малайзия, Таиланд, Сингапур, Венгрии открыты клиринговые банки по операциям в юанях. В Казахстане, Саудовской Аравии, Шри-Ланке и др. 9 странах основана сеть клиринга валютных операций, что все же не удовлетворяет требований быстрого развития торговли¹¹⁷.

Таким образом, можно сделать вывод, что Китай активно работает над реализацией инициативы и ее проектов, включая открытие финансовых организаций, поддерживающих проекты Шёлкового пути. Примером этому служат учрежденные по инициативе Китая Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути активно финансируют инвестиционные проекты, так или иначе связанные с реализацией инициативы и ее проекта ЭППП.

Проведение внешней политики, которая заключается в активном налаживании связей, ведении переговоров и подписании соглашений о свободной торговле являются важным этапом для китайской политики в отношении стран-

¹¹⁷ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2017) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2017)): отчет о НИР (заключ.) [Электронный ресурс]: 1–1 / Гос. инф. центр; рук Чэн Сяобо; исполн.: Юань Кэли [и др.]. Дзянь, 2017. С. 60. URL: <http://www.sic.gov.cn/News/79/7811.html> (дата обращения: 20.03.2018).

участниц проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21 века. Основным результатом этой деятельности могут стать подписанные соглашения о зоне свободной торговли с участниками ЭПШП Пакистаном и Грузией.

Активизация связей, расширение международного обмена и сотрудничества в рамках инициативы, также отражается и на торговых показателях сотрудничества Китая и стран «Одного пояса – одного пути». В 2017 г. в целом и отдельно со многими странами наблюдается рост объемов товарооборота между Китаем и странами вдоль «Одного пояса – одного пути», изменены отрицательные тенденции роста последних 2-х лет и впервые за последние 5 лет темпы роста объема импорта превысил темпы роста объемов экспорта.

Несмотря на положительные моменты, торговля Китая со странами «Одного пояса – одного пути» также столкнулась с некоторыми проблемами:

Во-первых, слабые возможности финансовой поддержки торговли, за счет низкого объема расчетов в национальной валюте Китая и стран «пояса и пути»;

Во-вторых, протекционистские меры, антидемпинговые, антисубсидиарные расследования в отдельных странах;

В-третьих, низкая эффективность грузовых перевозок между Китаем и странами «пояса и пути», за счет низкого развития инфраструктуры в отдельных странах, включая таможенную.

3 ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ МЕЖДУ ЕАЭС И СТРАНАМИ, ВОВЛЕЧЕННЫМИ В «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

3.1 Современное состояние и перспективы сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути»

Прежде чем рассмотреть состояние и перспективы сопряжения проследим некоторые особенности региона. Исторически Евразийское пространство, а точнее регион Центральной Азии (ЦА), являлся ареной демонстрации и столкновения политических амбиций разных крупных держав, не только России и Китая, но и Англии, Франции, Германии, к которым на рубеже XX–XXI веков присоединились США, Индия, Япония, Южная Корея и другие участники международных отношений.

Сейчас ключевыми объектами политического и экономического внимания на пространстве Евразии являются государства ЦА (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), которые на протяжении фактически всего XX века находились в сфере российского (советского) влияния, но с момента обретения независимости в начале 1990-х годов привлекли повышенный интерес со стороны других крупных мировых игроков в силу наличия в регионе большого количества минеральных ресурсов, а также стратегически важного местоположения на мировой географической карте.

С учетом транзитного потенциала стран Центральной Азии, контроль за торговыми потоками через данный регион позволяет приобрести существенные выгоды, как в экономическом, так и политическом плане.

Россия исторически была заинтересована в развитии взаимовыгодного сотрудничества со странами Центральной Азии практически по всем направлениям. Экономики стран сильно взаимосвязаны, особенно в энергетической отрасли.

Страны ЦА активно участвуют в интеграционных проектах вместе с Россией, так помимо Содружества независимых государств, в 2013 году Россия вошла в активную фазу формирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Китай также исторически смотрел на регион Центральной Азии как на сферу своих национальных интересов и в том же 2013 г. впервые сформулировал внешнеполитическую концепцию «Экономического пояса Шелкового пути», ядром которого должна стать ЦА.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) — международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе, который был подписан на базе Таможенного союза (ТС) 29 мая 2014 г. Первоначально в состав ЕАЭС вошли Россия, Казахстан и Белоруссия (впоследствии к ним присоединились Армения и Кыргызстан).

Основными целями Союза являются полноценное обеспечение четырех свобод: свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики¹¹⁸.

На сегодняшний день Таможенный союз ЕАЭС предусматривает установление нулевых ставок таможенных пошлин между странами — участницами союза, свободное перемещение товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля и единый внешний тариф для третьих стран. Однако, при этом есть некоторые сектора экономики, где еще не существует единых рынков, к таким рынкам относятся: рынки нефти и нефтепродуктов, алкоголя, автомобилей и газа¹¹⁹.

В настоящее время ЕАЭС имеет множество нетарифных барьеров, которые препятствуют торговле между странами Союза. Для их устранения ведется

¹¹⁸ Договор о Евразийском экономическом союзе: от 29.05.2014 г. // ЕАЭС: правовой портал. 08.05.2015. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0043610/itia_05062014 (дата обращения: 20.03.2018).

¹¹⁹ Там же.

активная работа по созданию и гармонизации различных технических регламентов, СФС норм, а также системы наднациональных органов для ускорения процесса прохождения производителями процедуры проверок и снижения издержек.

Одним из наиболее сложных вопросов, требующих согласованности действий между странами — членами ЕАЭС, остается создание единого валютного союза с единой валютой к 2025 году. Безусловно, проект имеет ряд серьезных преимуществ, в числе которых снижение валютного риска, а также транзакционных издержек, однако на пути его развития есть и множество препятствий, которые требуется преодолеть. Для достижения этой цели необходима выработка согласованной валютной политики и создание наднационального органа, который бы отвечал за денежно-кредитную политику¹²⁰.

Принимая во внимание вышеописанные препятствия на пути развития ЕАЭС, возникает необходимость налаживания более тесного сотрудничества между странами-членами Союза по всем направлениям экономической и финансовой деятельности. Одним из главных способов на пути достижения этой цели может стать совместное участие стран-членов ЕАЭС в проекте «Экономического пояса Шёлкового пути», для установления и укрепления партнерских отношений между странами.

Несмотря на официально заявленный экономический характер обеих инициатив, надо понимать, что за ними стоят серьезные политические интересы.

Российское руководство сразу отказалось от агрессивно негативного сценария «сдерживания» Китая, развития которого ждали многие западные аналитики. Несмотря на то, что концепция Китая и вызывает явную обеспокоенность в российском эстеблишменте, по поводу усиления геополитического влияния Китая на континенте и в мире, потеснив ЕС, США и Россию и создав предпосылки для развития своего влияния в будущем, однако в ситуации санкций со

¹²⁰ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 28.

стороны Запада негативная реакция на китайскую инициативу могла повлечь за собой резкое ухудшение отношений с основным партнером на Востоке¹²¹.

В результате Россия заняла нейтральную позицию, цитируя слова совместного заявления о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, принятого по итогам официального визита президента России в Китай 20 мая 2014 года: «Россия считает важной инициативу Китая по формированию «Экономического пояса Шёлкового пути» и высоко оценивает готовность китайской стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации. Стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения проекта «Экономического пояса Шёлкового пути» и создаваемого Евразийского экономического союза. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе»¹²².

Россия не выдвигала альтернативный или конкурирующий проект, а предлагала вписать китайские инициативы в уже существующие институциональные рамки Евразийского экономического союза. Россия также исходит из понимания, что российская интеграционная повестка и китайская инициатива не должны противопоставляться друг другу.

8 мая 2015 г. президентом России В. Путиным и председателем КНР Си Цзиньпином было подписано «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути», которое объявило о том, что Китай и Россия поддерживают запуск между ЕАЭС и Китаем диалогового механизма по сопряжению евразийской эконо-

¹²¹ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 30.

¹²² Совместное заявление РФ и КНР о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия // Президент России: офиц. сайт. 20.05.2014. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения 20.03.2018).

мической интеграции и строительства Экономического пояса Шелкового пути¹²³.

В интересах продвижения к указанной цели Стороны будут осуществлять шаги по наращиванию регионального сотрудничества на следующих приоритетных направлениях: расширение торгово-инвестиционного взаимодействия; содействие упрощению взаимного инвестирования и развитию производственной кооперации; создание индустриальных парков и трансграничных зон экономического сотрудничества; укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры; создание механизмов для упрощения торговли в тех сферах, где для этого созрели условия; гармонизации и обеспечению взаимной совместимости правил и норм регулирования, торгово-экономических и иных политик в сферах взаимных интересов; рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем; создание благоприятной среды для роста малых и средних предприятий; содействие увеличению расчетов в национальных валютах в сферах торговли, прямых инвестиций и кредитования, создание валютных свопов, углубление сотрудничества в области экспортного кредитования, страхования, проектного и торгового финансирования, банковских карт; укрепление сотрудничества по линии различных финансовых институтов, включая такие механизмы, как Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Межбанковское объединение ШОС; продвижение кооперации в многосторонних региональных и глобальных форматах¹²⁴.

Однако стоит отметить, что данные документы носили скорее политический, нежели экономический характер. В этих документах были обозначены позиции сторон, зафиксировано право в равной степени участвовать в развитии Евразийского пространства, а также необходимость согласования стратегий ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути.

¹²³ Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП // Президент России: офиц. сайт. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 02.04.2018).

¹²⁴ Там же.

Тем не менее, можно констатировать, что стыковка ЕАЭС и «Великого шелкового пути» вызывает большой интерес и одобрение с российской стороны.

Так, например, со своей стороны, и. о. директора Института Дальнего Востока РАН С. Лузянин расценил совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП, как начало создания «общего евразийского экономического пространства». С. Лузянин отметил, что «сопряжение – очень большой совместный проект, на воплощение которого уйдет долгое время, но после важных переговоров в Москве стороны фактически признали прогрессивность с одной стороны Шелкового пути, с другой стороны – Евразийского экономического союза. Стороны подтвердили, что эти проекты укрепляют друг друга и работают на взаимное развитие». По его словам, о том, что проекты объективно взаимодополняют друг друга и что они призваны обеспечить создание единого экономического пространства, выгодного как Китаю с Россией, так и всем другим странам, входящим в «экономический пояс Шелкового пути», свидетельствуют исследования, проведенные учеными еще до подписания совместного заявления¹²⁵.

Другим перспективным направлением сопряжения проектов С.Лузянин считает совместное строительство фабрик и заводов по производству промышленных материалов, развитие металлургии и нефтегазовой промышленности, в том числе, разведку и переработку углеводородов. Он отметил, что «... всегда выступал и продолжаю выступать за более широкий доступ китайских инвестиций в энергетическую сферу России, потому что столь огромная отрасль дает возможности для развития всем странам»¹²⁶.

С точки зрения китайских ученых, в ситуации сложной международной обстановки главы двух государств КНР и России дальновидно, не только самостоятельно выдвинули стратегии экономического развития Евразии, но также

¹²⁵ Лузянин С. Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения. С. 33.

¹²⁶ Гусев Л. Ю. ЕАЭС и проект Экономического пояса Шелкового пути: взгляд из России // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2. С. 61.

подписали совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению этих стратегий.

Китайские ученые представили четыре фактора объединяющие две стратегии, согласно которым успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП фактически предопределён: внешний фактор, географическое перекрытие, совпадении экономических целей, общность исторического развития¹²⁷.

Внешний фактор заключается в том, что ЕАЭС и ЭПШП были выдвинуты и перешли к проектам и деятельности сравнительно недавно, когда политическая и экономическая ситуации в мире особо осложнены. Несмотря на блокировку экономик, экономическую конкуренцию, а также санкции и контрсанкции некоторых стран, производительные силы наоборот достигли небывалого развития, за счет новых научно-технических прорывов. Международная торговля, инвестиции динамично развиваются. Мировые и региональные организации торгово-экономического сотрудничества укрепляют свой статус, а тенденция мировой экономической интеграции с каждым днем все отчетливей.

Рассматривая Россию и Китай, несмотря на различия национальных особенностей и положений экономического развития, им особо необходимо стимулировать международную торговлю и финансовое сотрудничество для социально-экономического развития страны. Таким образом, с точки зрения внутреннего развития КНР и России выдвинутые стратегии развития необходимы, с точки зрения международной ситуации своевременны, а совместное строительство выдвинутых стратегии лишь усилит их результативность.

Географическим перекрытием можно назвать фактор географического расположения двух стратегий, согласно которому они во многом перекрываются. Вдоль экономических коридоров ЭПШП расположены все страны-члены ЕАЭС. Китайские эксперты полагают, что со временем большинство стран

¹²⁷ Ху Цзин. Сычоу чжилу цзинцидай юй Оуя цзинци лянмэн дуйце хэцзодэ цинцзисюэ сыкао (Анализ сотрудничества по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП) // Сюэшу цзяолу. 2016. № 3. С. 106.

Центральной Азии станут членами ЕАЭС, а Центральная Азия станет важным регионом для продвижения Экономического пояса Шёлкового пути.

Совпадение экономических целей, прежде всего, заключается в том, что несмотря на разницу содержания двух стратегий, их конечной целью являются открытость, свободное передвижение факторов производства, эффективное распределение ресурсов, свободный рынок финансов, что будет в итоге способствовать международному стратегическому сотрудничеству, политической координации экономики, расширению рамок регионального сотрудничества, и предоставит соответствующим странам возможность здорового и гармонического развития.

Общность исторического развития, заключается в том, что ЭПШП как и ЕАЭС имеют свое историческое происхождение, Китай и страны вдоль Шелкового пути имеют длинную историю сотрудничества, Россия и страны ЕАЭС также имеют неотъемлемую историю. Выдвинутые стратегии Китая и России – это прототипы исторического дружеского сотрудничества, которые были возрождены в связи с требованиями настоящей международной ситуации. Перспективы их реализации уже заложены в их историческом развитии.

Далее будут рассмотрены возможности и достигнутые результаты по сопряжению строительства ЭПШП и ЕАЭС согласно пяти направлениям сотрудничества, заявленным в официальном тексте «Концепции и плана действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.»:

Во-первых, финансовая интеграция. Среди стран ЕАЭС подписантами Соглашения Азиатского банка инфраструктурных инвестиций являются Россия, Казахстан и Киргизия. Наибольшая доля акций среди стран ЕАЭС в Банке принадлежит России — 6,8 %, доля Казахстана составляет 0,76%, Киргизии — 0,03% (приложение Б).

Россия и Казахстан являются одними из первых активных участников по развитию сотрудничества с недавно созданным Фондом Шёлкового пути. Более подробно о проектах Фонда Шелкового пути с Россией и Казахстаном было описано во второй главе данного исследования.

Однако, инвестиционное сотрудничество ЕАЭС с Китаем представляет собой преимущественно китайское участие в деятельности, в первую очередь, казахстанских и российских компаний. Определенный интерес для китайских инвесторов представляет Кыргызстан. Очень низок уровень инвестиционного взаимодействия между Беларуссией и Китаем, с Арменией оно практически отсутствует¹²⁸.

Во-вторых, инфраструктурная взаимосвязанность. В качестве подтверждения намерений сотрудничества по сопряжению в области транспортной инфраструктуры можно представить, подписанное в ходе официального визита Владимира Путина в КНР в сентябре 2015 г. «Соглашение между Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и китайским холдингом «China Yingkou Port Group» о сотрудничестве в целях практической реализации намерений о сопряжении инициатив Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути»¹²⁹.

Также примером активной работы в данном направлении может стать уже одобренный План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол», нацеленной на продвижение строительства внутренней инфраструктуры Казахстана, и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Приоритетными направлениями данного сотрудничества станут повышение взаимосвязанности инфраструктуры двух стран, продвижение торговли и инвестиций, а также укрепление сотрудничества в таких сферах как транспорт, промышленность, сельское хозяйство, энергетика, новая индустрия, финансы, интеллектуальная собственность и др.¹³⁰.

¹²⁸ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 71.

¹²⁹ Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров // Президент России: офиц. сайт. 03.09.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5009> (дата обращения: 20.03.2018).

¹³⁰ Постановление Правительства РК от 31 августа 2016 г. № 518 // Әділет: правовой портал РК. 31.08.2016. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/P1600000518> (дата обращения 20.03.2018).

14 декабря 2015 г. Фонд Шелкового пути заключил рамочное соглашение с Национальным агентством по экспорту и инвестициям Казахстана Kazneph Invest по формированию Китайско-казахстанского фонда промышленной кооперации, для финансирования совместных индустриальных проектов¹³¹.

Тем не менее, несмотря на очевидную целесообразность формирования единого документа («дорожной карты») по сопряжению между ЕАЭС, как единой структурой, и ЭПШП, до сих пор нет четкого понимания по наполнению совместных проектов.

В-третьих, политическая координация. Первым шагом создания масштабного межрегионального форума стал первый Международный форум «Один пояс, один путь», проведенный в мае 2017 г. в Пекине.

В работе форума, проходящего в столице Китайской Народной Республики, принимали участие главы ряда государств и правительств, руководители крупных международных организаций, в частности высшее руководство 29 стран (в том числе главы государств-участников ЕАЭС: РФ, Казахстана, Киргизии, Белоруссии), Генеральный секретарь Организации Объединённых Наций Антониу Гутерреш, директор-распорядитель Международного валютного фонда Кристин Лагард, президент Всемирного банка Джим Ён Ким. Общее число участников форума превысило 1000 человек.

В ходе заседаний форума президент РФ Владимир Путин заявил: «Инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь», в связке с Северным морским путём способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента. Сложение потенциалов таких интеграционных форматов, как ЕАЭС, «Один пояс, один путь», Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии способны стать основой для формирования большого евразийского партнёрства»¹³².

¹³¹ Мордвинова А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // РИСИ: офиц. сайт. 02.02.2016. URL: <https://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения: 01.05.2018).

¹³² Международный форум «Один пояс – один путь» // Президент России: офиц. сайт. 14.05.2017. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 20.03.2018).

Среди результатов мероприятия также необходимо особо отметить окончательное формирование черт и контуров инициативы, а также 5 основных принципов ее реализации, а именно: исключительно мирный путь достижения цели; экономическое развитие, как ключ к решению всех проблем; принцип открытости; поддержка инновационных технологий; взаимопонимание, взаимное уважение и доверие между странами участницами.

В ходе форума правительством КНР были подписаны Меморандумы о взаимопонимании с рядом стран, а также документы о сотрудничестве с соответствующими международными организациями, в числе которых ООН и Всемирная организация здравоохранения.

Среди реализованных проектов по углубления проектного сотрудничества можно отметить подписание правительством КНР международных транспортных соглашений с Узбекистаном, Турцией и с членом Евразийского экономического союза Беларусью.

Проведение следующего подобного международного мероприятия запланировано на 2019 год¹³³.

В-четвертых, взаимосвязь между народами. Также одной из приоритетных задач создания Экономического пояса Шёлкового пути является развитие взаимосвязанности между народами стран-участниц в данном ключе среди стран ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути стимулируется развитие туристического сектора, организуются в университетах совместные программы по обмену студентами, специалистами, профессорами; проводятся совместные исследования и т. п.

В-третьих, либерализация экономики. В 2015 г. члены Евразийского экономического союза подписали соглашение о создании зоны свободной торговли с Вьетнамом, 17 мая 2018 г. в рамках XI-го Астанинского экономического форума страны Евразийского экономического союза подписали Временное со-

¹³³ Блиничева В. А. Результаты форума «Один пояс – один путь» // Актуальные комментарии: ежедн. интернет-изд. 23.05.2017. URL: <http://actualcomment.ru/rezultaty-foruma-odin-poyas-odin-put-1705231334.html> (дата обращения: 23.03.2018).

глашение о создании ЗСТ с Ираном, а также, что имеет особое значение для стимулирования сотрудничества по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП, в этот же день члены-ЕАЭС с одной стороны и Китайской Народной Республикой с другой стороны подписали Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве.

Несмотря на то, что соглашение не затрагивает таможенных тарифов, в фокус соглашения попали снижение уровня нетарифных барьеров, совершенствование таможенного администрирования и упрощение процедур торговли¹³⁴.

Особая роль в соглашении была отведена: принципу транспарентности информации о законодательстве, таможенном регулировании; мерам торговой защиты и защиты интеллектуальной собственности; устранению технических барьеров торговли; таможенному сотрудничеству и упрощению процедур торговли с помощью применения информационных технологий, внедрения механизмов «единого окна», развития таможенных инфраструктур; также было уделено внимание отраслевому сотрудничеству: стороны договорились о сотрудничестве в сфере сельского хозяйства, энергетики, транспорта, промышленной кооперации, информационно коммуникационной инфраструктуры, технологий и инноваций, финансов и окружающей среды.

Более того в преамбуле документа подтверждается важность экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в Евразии, а также важность сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс – один путь», как инструмента создания крепких и стабильных торговых связей в регионе¹³⁵.

Хоть о либерализации экономики и отмене тарифов в документе ничего нет, в документе имеют место некоторые пункты договоренностей, которые могут быть тесно связаны с направлениями сотрудничества в рамках инициативы «Одного пояса – одного пути» и ее проекта «Экономического пояса шелкового пути» и будут способствовать его реализации:

¹³⁴ Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны // ЕАЭС: правовой портал. 21.05.2018. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01417817/iatc_21052018 (дата обращения: 01.06.2018).

¹³⁵ Там же.

– привлечение инвестиций в развитие и модернизацию промышленной, транспортно-логистической, сельскохозяйственной и иной инфраструктуры сторон соглашения;

– развитие транспортных коридоров, в том числе создание и модернизация объектов транспортной инфраструктуры, совершенствование транспортных связей;

– продвижение сотрудничества в области охраны окружающей среды и «зеленого роста»;

– поддержка сотрудничества между финансовыми регуляторами государств-членов ЕАЭС и Китая и т. д.

Более того согласно соглашению будут упрощены некоторые процедуры торговли, таможенного регулирования, будут созданы благоприятные условия взаимодействия в инфраструктурном строительстве, промышленности, транспорте, инвестиционной деятельности, что также будет способствовать строительству Экономического пояса Шелкового пути.

Институт регулирования работы соглашения Совместная комиссия под председательством представителей от ЕАЭС и КНР, станет возможной площадкой сотрудничества по сопряжению, где участники смогут координировать свои действия, участвовать в разработке путей и механизмов дальнейшего взаимодействия в регионе и т. п.

Можно сказать, что данное соглашение, основываясь на уже сделанной работе в политической, финансовой и инфраструктурной деятельности, станет еще одной ступенью к сопряжению интеграционной инициативы ЕАЭС и стратегического проекта Экономического пояса Шелкового пути.

Этот шаг позволит исключить для китайской стороны соблазн сотрудничать с государствами-членами ЕАЭС на сугубо двусторонней основе и заставит ее осознать целесообразность взаимодействия с интеграционным объединением в целом.

В то же время для стран ЕАЭС невыгодно сводить проект сопряжения ЕАЭС – ЭПШП исключительно к формату экономического взаимодействия

ЕАЭС – Китай, важно выходить за пределы торгово-либерализационной сделки и вовлекать в это взаимодействие не только Китай, но и других потенциальных участников.

В ходе саммита Шанхайской организации сотрудничества 8 – 10 июня 2018 г. и сопутствующих ему переговорах России и Китая Министерство экономического развития России и Министерство коммерции КНР подписали заявление о совместном технико-экономическом обосновании Соглашения о Евразийском экономическом партнерстве¹³⁶, после заключительного подписания которого будут существенно либерализованы торговля услугами, инвестиционная активность, взаимоотношения по вопросам интеллектуальной собственности и во многих других областях в масштабах Евразийского пространства.

Китай занимает важное место во внешней торговле стран ЕАЭС, особенно Кыргызстана и Казахстана, причем взаимная торговля ЕАЭС и Китая характеризуется асимметричностью (значительно различающимися долями в их внешнеторговом обороте), что грозит чрезмерной экономической зависимостью от Китая. В экспорте стран ЕАЭС в Китай преобладает сырьевая составляющая, в импорте из Китая — товары с высокой добавленной стоимостью, и создание ЗСТ с Китаем грозит странам ЕАЭС снижением национальных производств товаров с добавленной стоимостью и их неконкурентоспособностью в сравнении доступными китайскими вариантами.

Поэтому странам ЕАЭС необходимо рассмотреть вопрос заключения зон свободной торговли в первую очередь не с Китаем, а с другими странами-участницами ЭПШП, как это было сделано с Вьетнамом и позднее с Ираном. Данная сеть зон свободной торговли позволит создать дополнительный стимул для включения стран ЕАЭС в мировую торговлю и при этом не попасть в чрез-

¹³⁶ Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров // Президент России: офиц. сайт. 08.06.2018. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5313> (дата обращения 20.06.2018).

мерную экономическую зависимость от Китая и снизит риски открытия отраслей для входа внешних конкурентов¹³⁷.

При реализации проекта ЭПШП Россия и другие страны ЕАЭС могли бы воспользоваться возможностями наращивания поставок своей продукции на новые перспективные рынки Пакистана и Монголии, а также укрепить свои позиции в торговле с Индией, Ираном и Турцией.

3.2 Пути сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути»

Формулировки относительно «путей сопряжения» пока носят хоть и взаимно благожелательный, но достаточно дипломатичный характер, так как официальной «дорожной карты» сопряжения еще не составлено, а путей развития заявлено много. Тем не менее, варианты конструктивного сотрудничества явно просматриваются, прежде всего, в сфере транспортных коммуникаций.

Для России речь идет о том, как оптимально «канализировать» китайскую инициативу в собственных интересах, превратить российские транспортные артерии в полноценный и необходимый элемент Евразийского сухопутного моста, о котором сказано в Концепции китайского проекта.

На сегодняшний день рассматриваются три возможных варианта железнодорожных коридоров Евразийского сухопутного моста:

Северный коридор. Данный коридор проходит из Западного Китая через Казахстан в Россию, соединяясь с Транссибирской магистралью, через Западно-Сибирскую железную дорогу. На западе Северный коридор соединяется с Белоруссией и далее с Европой. Данный коридор функционирует в настоящее время, пересекая наименьшее количество стран из всех трех альтернативных железнодорожных коридоров из Китая в Европу.

Южный коридор. Южный железнодорожный коридор берет свое начало в Казахстане, проходит через Туркменистан либо Кыргызстан и Таджикистан в Иран и затем соединяется с Европой.

¹³⁷ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 67.

Центральный коридор. Центральный железнодорожный коридор, который также называют ТРАСЕКА, пересекает Казахстан до порта Актау. По морю данный коридор достигает построенный в 2014 году азербайджанский порт Алят. Далее коридор проходит через страны Кавказа и, в перспективе, через Турцию соединяется с Европой. В настоящий момент Турция, Грузия и Азербайджан вместе работают над строительством железной дороги Баку — Тбилиси — Карс, которая соединит железнодорожные сети трех стран. Линия напрямую свяжет Южный Кавказ с Турцией. Это, в свою очередь, предоставит физический доступ к железнодорожной сети стран Европейского Союза и ряда стран Средиземноморья¹³⁸.

В соответствии с таблицей 13 большим числом преимуществ и меньшими недостатками обладает северный коридор¹³⁹.

Таблица 13 – Преимущества и недостатки железнодорожных коридоров

Железнодорожный коридор	Преимущества	Недостатки
Северный коридор	<ul style="list-style-type: none"> – Малое количество пересекаемых границ – Электрофицированные перевозки 	<ul style="list-style-type: none"> – Отличие ширины колеи от других стран – Ограниченная провозная способность – Дороговизна грузоперевозок
Центральный коридор	<ul style="list-style-type: none"> – Значительная финансовая, организационная и техническая поддержка со стороны международных структур, в первую очередь Евросоюза 	<ul style="list-style-type: none"> – Большое количество пересеч. границ – Включает 1–2 паромные переправы – Несколько раз происходит смена колеи – Не полностью электрофицирована – Не окончено строительство отдельных участков
Южный коридор	<ul style="list-style-type: none"> – Предоставляет выход на страны Персидского залива, а также Индию 	<ul style="list-style-type: none"> – Не полностью электрофицирована – Высокий износ инфраструктуры – Требуется смена колеи – Чрезмерное регулирование и наличие

¹³⁸ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 82.

¹³⁹ Там же. С. 91.

		неофициальных барьеров – Высокие риски в сфере безопасности из-за близости к очагам нестабильности (Сирия, Ирак, Афганистан)
--	--	---

Значительную часть (примерно треть) своего маршрута в Европу КНР намерена выстраивать по собственной территории – до китайско-казахских погранпереходов, экономя и на транзитных тарифах, и «на скорости». Задача России в том, чтобы транзитный грузопоток двинулся затем не на центральноазиатский юг и на Ближний Восток в обход России, а принося транзитную прибыль, стабильно выходил на российские железные дороги (линии Челябинск—Уфа—Самара или Оренбург—Казань—Нижний Новгород) и далее в Восточную и Западную Европу. Благодаря чему Россия сможет стать ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части¹⁴⁰.

Отметим, что именно в этом русле сегодня начинается определенная совместная работа. В мае 2015 года Си Цзиньпин посетил Республику Беларусь. В ходе встречи главами государств была достигнута договоренность на основе взаимной выгоды и общей пользы совместно продвигать создание проекта Экономического пояса Шёлкового пути, был подписан договор о дружбе и сотрудничестве между КНР и РБ, а также ряд долгосрочных кредитных соглашений и договоров об осуществлении инвестиционных проектов, цель которых — развитие ж/д инфраструктуры страны. Общая сумма соглашений достигла 3,5 млрд долл., из них 330 млн долл. будут направлены на создание инженерной и транспортной инфраструктуры северной площадки территории Китайско-белорусского индустриального парка, 175 млн долл. Китай инвестирует в обновление подвижного состава Белорусской железной дороги¹⁴¹.

Более того под статью развития Северного коридора войдут двусторонние договоренности достигнутые по итогам 19-й межправительственной встречи,

¹⁴⁰ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 131.

¹⁴¹ Там же. С. 132.

состоявшейся в ходе визита в Москву делегации во главе с премьером Госсовета КНР Ли Кэцяном (октябрь 2014 г.). По итогам переговоров стороны подписали ряд документов, имеющих непосредственное отношение к тематике формирования евроазиатских транспортных и экономических коридоров — Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, согласно которому «стороны будут изучать возможности превращение трассы Москва — Пекин в современную магистраль, в качестве звена коридора Европа—Азия, уделив первоочередное внимание строительству высокоскоростной дороги Москва—Казань¹⁴².

Уже в мае 2015 г. в Москве в ходе переговоров В.В. Путина и Си Цзиньпина было решено, что китайская сторона выделит на строительство дороги 300 млрд. руб. Формы компенсации затрат Китая неизвестны, но общий принцип его соучастия в инфраструктурном строительстве таков: китайская сторона предоставляет капитал, технологии и оборудование, но потом на долгосрочной основе участвует в эксплуатации построенного объекта¹⁴³.

Необходимо отметить, что переговоры о железнодорожном сообщении идут дальше и 8 июня 2018 г. по итогам российско-китайских переговоров был подписан «Меморандум об организации скоростных и высокоскоростных грузовых железнодорожных трансграничных перевозок в сообщении Китай – Россия – Европа»¹⁴⁴.

Что же касается скоростной магистрали Пекин—Москва, сооружение которой позволит сократить время в пути с шести до двух суток, то здесь возникает сложный и щекотливый вопрос относительно других ее участков, в частности, того, который находится между Казанью и российско-казахстанской границей. У России нет нужды превращать его в высокоскоростной, это нужно

¹⁴² Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты». С. 247 – 248.

¹⁴³ Там же. С. 248.

¹⁴⁴ Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров // Президент России: офиц. сайт. 08.06.2018. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5313> (дата обращения 20.06.2018).

Китаю. Минус данного варианта состоит в том, что при улучшении качества трансконтинентальной трассы через Казахстан снизится интерес перевозчиков к транссибирскому транзитному каналу, который уже сегодня теряет очки в соревновании с этой трассой. Пороками Транссиба давно уже стали наличие узких мест, малая скорость, завышенные тарифы, громоздкость процедур оформления грузов. А такое развитие событий отрицательно скажется на наших планах возрождения Сибири и Дальнего Востока.

При потере транзитной привлекательности функции Транссиба сведутся главным образом к экспорту сибирского сырья и сбору грузов с примыкающих железнодорожных путей Китая. Правда, в пров. Хэйлунцзян уже началось строительство железнодорожных линий от Харбина к Транссибу и БАМу через Маньчжурию, Тунцзян и Суйфэньхэ (что, кстати, также подается как реализация концепции Шелкового пути) с расчетом на товарные потоки из различных провинций Китая¹⁴⁵.

Проблемы с использованием транзитного потенциала Транссиба, по крайней мере, его восточной части, очевидные на фоне наличия у Китая собственных дорог на запад, оставляют, тем не менее, немалые возможности. О восточном участке Транссиба вполне уместно говорить с точки зрения взаимовыгодного китайского инвестиционного участия в программах назревшей модернизации дорожной инфраструктуры региона, включая строительство мостовых переходов через Амур. Такая инфраструктура в любом случае сохраняет свою ключевое значение не только для внутренних потребностей РФ, но и для транспортного обеспечения российско-китайской торговли, особенно ее регионального сегмента.

Необходимо указать, что в официальном документе планов ЭПШП и МШП – 21 века четко прописаны необходимость использования преимуществ АР Внутренней Монголии, как территории, примыкающей к России и МНР,

¹⁴⁵ Ларин А. Г. Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность: сб. статей. М., 2015. С. 47.

улучшать железнодорожное сообщение Хэйлунцзяна с Россией, а также сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки. Следует продвигать создание Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва-Пекин», создать «окно» на север.¹⁴⁶ Что подтверждает не только, то что Россия является ключевым транзитным пунктом сухопутного пути, но что и Дальний восток, также считается составной частью китайской трансконтинентальной инициативы, а это означает включение в нее и важных для РФ программ совместного подъема российского Дальнего Востока, Восточной Сибири и Северо-востока КНР.

Несмотря на то, что все три запланированных ветки Евразийского моста проходят в ином от Дальнего Востока направлении – на запад. Однако множество уже опубликованных Китаем статей говорят, что кроме исторических путей Шелкового пути через Европейскую часть России, Казахстан, Турцию, Иран, Грузию, Азербайджан, также планируется экономический коридор Китай – Монголия – Россия, так называемый «Степной путь», который будет пересекать Западную Сибирь, Восточную Сибирь и Дальний Восток. Кроме того в опубликованной в 2017 г. монографии «Стратегическое исследование «Одного пояса – одного пути»» все три железнодорожные ветки: Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль и железнодорожная ветка, проходящая через Монголию, были отнесены к ключевым составляющим инициативы «Одного пояса – одного пути», а ветка Екатеринбург – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Чита – Хабаровск является базовой для Северного коридора континентального моста¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шицзи Шанхай сычоучжилудэ юаньцзин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания ЭПШП и МШП XXI в.).

¹⁴⁷ Островский, А. В. Эюаньдун хэ Чжунго дунбэй цзинмао гуаньси цза Сычоу чжилу цзинцидай чжундэ дивэй хэ цзоюн (Роли и положение Дальнего Востока России и Северо-востока Китая в ЭПШП) // Исследования Сибири. 2017. № 44/2. С. 6.

Очевидно, что основой пути развития Дальнего Востока станет осуществление крупномасштабного плана, основой которого будет строительство инфраструктуры. Данные планы, прежде всего, требуют больших инвестиций.

Ко времени нынешнего разворота на Восток Китай был соучастником проекта строительства завода по производству сжиженного газа «Ямал» (доля 20 %) и совладельцем компаний «Вениннефть» (25,1 %) и «Удмуртнефть». Он приобрел также 49 % акций в СП «Восток энергии» и столько же – в проекте завода по производству СПГ во Владивостоке¹⁴⁸.

Эксперты отмечают также, что «многие российские регионы со своей стороны поддерживают инициативу «Одного пояса – одного пути». Так, власти Югры предложили стыковку развития инфраструктуры Приполярного Урала и Арктического региона с китайской инициативой по возрождению Великого шелкового пути. Губернатор ХМАО Наталья Комарова на X заседании форума ШОС заявила, что округ заинтересован в приобщении его маршрутов к глобальному коридору «Арктика – Азия», который может стать северным ответвлением нового Шелкового пути¹⁴⁹.

Транзитно-транспортная составляющая – главная для реализации Экономического пояса Шелкового пути. На фоне низкого уровня развития инфраструктуры в регионе, который препятствует эффективному торгово-экономическому сотрудничеству между странами и не позволяет им в полной мере реализовать свой экономический потенциал. В этих условиях реализация инициативы ЭПШП представляется крайне перспективной для стимулирования торгово-экономического сотрудничества между Европой и Азией, а также экономического развития стран «Большой Евразии».

Страны — члены ЕАЭС можно рассматривать в качестве наиболее перспективных с точки зрения развития транспортных коридоров из Китая в Европу. Вместе с тем, существует и ряд нерешенных проблем, в том числе в сфере

¹⁴⁸ Ларин А. Г. Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества. С. 48.

¹⁴⁹ Гусев Л. Ю. ЕАЭС и проект ЭПШП: взгляд из России. С. 56.

железнодорожного и автомобильного транспорта. К ним, в частности, относятся высокая стоимость железнодорожных перевозок, отличие железнодорожной колеи от других стран, длительность таможенных проверок. В автодорожной инфраструктуре — низкое качество автомобильных дорог, высокий износ основных фондов, низкая пропускная способность российских автомагистралей. Без решения данных проблем страны ЕАЭС рискуют оказаться исключенными из инфраструктурной сети, развитие которой планируется в рамках ЭПШП¹⁵⁰.

Подводя итог, отметим, что транзитно-транспортная составляющая — главная, но не единственная составляющая ЭПШП. Другим важным его аспектом является то, что, по сути, он представляет собой комплексный план совместного экономического развития государств, включающий в себя многочисленные промышленные проекты, проекты интенсификации торгового обмена и услуг. Они должны будут обеспечивать стабильную и безопасную среду для развития не только западных районов КНР, но и всей Евразии в качестве самостоятельного и полноценного экономического субъекта¹⁵¹.

И китайские и российские специалисты считают планы по сопряжению успешно реализуемыми и перспективными, как для Китая, так и для стран ЕАЭС. При реализации проекта ЭПШП Россия и другие страны ЕАЭС могли бы воспользоваться возможностями наращивания поставок своей продукции на новые перспективные рынки Пакистана и Монголии, а также укрепить свои позиции в торговле с Индией, Ираном и Турцией.

Однако, достаточно очевидно, что одна из узловых целей китайского проекта — продвижение либерализации торговли КНР с государствами региона, включая страны Центральной Азии ЕАЭС. «Фундаментальную» задачу, поставленную китайским руководством — «ускорить создание с соседями зон свободной торговли». С учетом ограничений, которые существуют согласно регламентам Евразийского экономического союза, совмещение интересов сторон

¹⁵⁰ Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции ЕАЭС и ЭПШП. С. 139.

¹⁵¹ Гусев Л. Ю. ЕАЭС и проект ЭПШП: взгляд из России. С. 56.

потребуется здесь немалых усилий и времени. Не смотря на активную деятельность сотрудничества по сопряжению двусторонним соглашениям о сотрудничестве участниц ЕАЭС и КНР, а также в подписание в мае 2018 г. Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между членами-ЕАЭС и Китайской Народной Республикой. Сюжет о торговых режимах представлен в весьма осторожных формулировках: «продвижение к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем» в «Совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути» хоть и поставлен в качестве вопроса для «рассмотрения», однако лишь в виде «долгосрочной цели».

Самым перспективным и целесообразным путем реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП является Северный коридор Евразийского моста. Данный коридор функционирует в настоящее время, пересекая наименьшее количество стран из всех трех альтернативных железнодорожных коридоров из Китая в Европу, а Россия является не только транзитером (страной, обеспечивающей транзит грузов по своей территории и получающей через это прибыль), но и ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Взаимодействия между странами ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» будут нарастать, т.к. между странами растет политическая координация, что подтверждают последние встречи. В сложившейся международной ситуации и президент России В. В. Путин и председатель КНР Си Цзиньпин наращивают взаимодействия в различных сферах. Россия примет активное участие в новой инициативе Китая о создании Евразийского экономического партнерства, в которую также будут вовлечены страны «Экономического пояса Шелкового пути», после заключительного подписания соглашения Евразийского экономического партнерства будут существенно либерализованы торговля услугами, инвестиционная активность, взаимоотношения по вопросам интеллектуальной собственности и во многих других областях в масштабах Евразийского пространства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе изучения темы было выявлено, что выдвинутая председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. инициатива «Одного пояса – одного пути» по совместному созданию «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», является идеей возрождения Великого Шелкового пути. Однако проекты ЭПШП и МШП – 21 в. не ограничиваются рамками древнего Шелкового пути, их программы открыты к взаимодействию со всеми странами, а также международными и региональными организациями.

За 5 лет реализации инициативы «Один пояс – один путь», официально выразили желание участвовать в проекте и позиционируются Китаем как страны «Пояса – Пути» 71 страна, что говорит о том, что проекты инициативы, в том числе и ЭПШП, перешли от статуса идеи к стадии практической реализации, распространению и поддержки в потенциальных странах-партнерах.

Экономического пояса Шелкового пути – это крупнейший стратегический проект, включающий обширную территорию.

Данный проект имеет, прежде всего, экономическую составляющую и преследует две основные цели, одна из которых отражает интересы Китая и направлена на повышение экономического роста страны через реализацию крупномасштабных инфраструктурных проектов.

Другой более масштабной целью стратегии «Экономического пояса Шелкового пути» является углубление международного экономического сотрудничества и формирование платформы Евразийского, а затем и глобального экономического партнерства.

Проект «Экономического пояса Шелкового пути» выдвинут приблизительно на срок в 50 лет. Тремя промежуточными целями проекта станут: реализация базовых рамок экономического партнерства Китай – Центральная Азия – Россия; строительство экономического партнерства Европа – Азия, а также формирование стратегической платформы глобального экономического парт-

нерства. Выдвинутый порядок станет тремя крупнейшими этапами реализации проекта: начальным этапом, этапом расширения и этапом совершенствования.

«Ядром» проекта и центральной зоной действия концепции «Экономического пояса Шелкового пути» являются республики Центральной Азии. Ключевым транспортным узлом в Китае, благодаря своему выгодному географическому положению, станет Синьцзян-Уйгурский автономный регион, который будет связывать Китай с остальной частью континентальной Евразии.

В рамках ЭПШП выдвинуты шесть основных экономических коридоров, которые дают четкое представление об основных направлениях реализации проекта и регионах взаимодействия ЭПШП: «Новая Евразия», «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитай», «Китай – Пакистан», «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма».

Пять основных приоритетов сотрудничества в рамках проектов «Одного пояса - одного пути»:

- политическая координация (обмен между странами региона информацией по стратегии экономического развития для поисков точек соприкосновения);
- взаимосвязь инфраструктуры (развитие дорожного сообщения для создания большого транспортного коридора «Тихий океан – Балтийское море»);
- бесперебойная торговля (упрощение торговых и инвестиционных процедур);
- свободное передвижение капитала (укрепление сферы денежного обращения для осуществления обменов и расчетов в национальных валютах в счет постоянных операций и в счет капитала);
- укрепление дружеских отношений между народами.

Проведенный анализ развития инфраструктуры показал, что большинство стран, которые могут быть затронуты реализацией проекта ЭПШП, характеризуются недостаточным или низким уровнем развития инфраструктуры, включая транспортную, энергетическую и коммуникационную ее сферы.

Низкий уровень развития инфраструктуры в регионе препятствует эффективному торгово-экономическому сотрудничеству между странами и не позво-

ляет им в полной мере реализовать свой экономический потенциал. Более того, развитость инфраструктуры разных стран ЭПШП сильно различается, и этот дисбаланс также может затруднить развитие проекта.

Для финансирования проектов «Одного пояса – одного пути» по инициативе Китая были учреждены две крупные финансовые структуры: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (2014) – кредитная организация, которая финансирует региональные инфраструктурные проекты, к 2018 г. АБИИ одобрил и совместно с другими банками, компаниями, фондами финансирует 25 инвестиционных проектов общей суммой в 3,7 млрд. долл. США; государственный Фонд Шелкового пути призван обеспечивать инвестиционную и финансовую поддержку для торгово-экономического сотрудничества и взаимодействия в рамках проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века. К 2018 г. Фонд подписал 17 проектов, обязательных инвестиций суммой 7 млрд. долл. США. Проекты относятся не только к транспортной инфраструктуре, но и захватывают энергетическую, обрабатывающую, строительную, высокотехнологичную и др. сферы деятельности; Следует отметить, что данные финансовые институты одобряют и финансируют лишь экономически целесообразные проекты, имеющие экономическую выгоду. К первому сезону 2018 г. прямые инвестиции предприятий Китая в страны, охватываемые инициативой «Один пояс – один путь», составили 4,67 млрд. долларов, что в сравнении с тем же периодом прошлого года выросло на 17,3%.

В 2017 г. в целом и отдельно со многими странами наблюдается рост объемов товарооборота, изменены отрицательные тенденции роста последних 2-х лет и впервые за последние 5 лет темпы роста объема импорта превысил темпы роста объемов экспорта. Главным образом спад был вызван застоем в глобальной экономике, снижением цен на базовые товары и другими внешними факторами.

Но в тоже время торговля Китая со странами «Одного пояса – одного пути» также сталкивается с некоторыми проблемами: возможности финансовой поддержки торговли сравнительно слабые, за счет низкого объема расчетов в

местной валюте Китая и стран «пояса и пути»; протекционистские меры, антидемпинговые, антисубсидиарные расследования в отношении Китая, сравнительно низкая эффективность грузовых перевозок между Китаем и странами «пояса и пути», за счет низких показателей инфраструктуры.

8 мая 2015 г. президентом России В. Путиным и председателем КНР Си Цзиньпином было подписано «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути», которое объявило о том, что Китай и Россия поддерживают запуск между ЕАЭС и Китаем диалогового механизма по сопряжению евразийской экономической интеграции и строительства Экономического пояса Шелкового пути. Активная деятельность и результаты сотрудничества по сопряжению отражаются и в двусторонних соглашениях о сотрудничестве участниц ЕАЭС и КНР, а также в подписании в мае 2018 г. Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между членами-ЕАЭС и Китайской Народной Республикой.

И китайские и российские специалисты считают планы по сопряжению успешно реализуемыми и перспективными, как для Китая, так и для стран ЕАЭС. При реализации проекта ЭПШП Россия и другие страны ЕАЭС могли бы воспользоваться возможностями наращивания поставок своей продукции на новые перспективные рынки Пакистана и Монголии, а также укрепить свои позиции в торговле с Индией, Ираном и Турцией.

Самым перспективным и целесообразным путем реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП является Северный коридор Евразийского моста, который проходит из Западного Китая через Казахстан в Россию, соединяясь с Транссибирской магистралью, через Западно-Сибирскую железную дорогу. На западе Северный коридор соединяется с Беларуссией и далее с Европой. Данный коридор функционирует в настоящее время, пересекая наименьшее количество стран из всех трех альтернативных железнодорожных коридоров из Китая в Европу, а Россия является не только транзитером (страной, обеспечивающей транзит гру-

зов по своей территории и получающей через это прибыль), но и ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Страны – члены ЕАЭС можно рассматривать в качестве наиболее перспективных с точки зрения развития транспортных коридоров из Китая в Европу. Вместе с тем, существует и ряд нерешенных проблем, в том числе в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта. К ним, в частности, относятся высокая стоимость железнодорожных перевозок, отличие железнодорожной колеи от других стран, длительность таможенных проверок. В автодорожной инфраструктуре – низкое качество автомобильных дорог, высокий износ основных фондов, низкая пропускная способность российских автомагистралей.

Несмотря на это, взаимодействия между странами ЕАЭС и странами «Экономического пояса Шелкового пути» будут нарастать, между странами растет политическая координация, что подтверждают последние встречи и соглашения, а в сложившейся международной ситуации и президент России В. В. Путин и председатель КНР Си Цзиньпин наращивают взаимодействия в различных сферах, так, например, Россия примет активное участие в новой инициативе Китая о создании Евразийского экономического партнерства, в которую также будут вовлечены страны «Экономического пояса Шелкового пути», после заключительного подписания соглашения будут существенно либерализованы торговля услугами, инвестиционная активность, взаимоотношения по вопросам интеллектуальной собственности и во многих других областях в масштабах Евразийского пространства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ИСТОЧНИКИ

На русском языке

1 Договор о Евразийском экономическом союзе : от 29.05.2014 г. (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017 г.) [Электронный ресурс] // ЕАЭС : правовой портал. – 08.05.2015. – Режим доступа : https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0043610/itia_05062014. – 20.03.2018.

2 Островский, В. А. Экономический пояс «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы сопряжения двух проектов / В. А. Островский. – М. : ИДВ РАН, 2017. – 19 с.

3 Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 г. № 518 [Электронный ресурс] // Әділет: правовой портал Республики Казахстан. – 31.08.2016. – Режим доступа : <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518>. – 20.03.2018.

4 Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны [Электронный ресурс] // ЕАЭС : правовой портал. – 08.05.2015. – Режим доступа : https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01417817/iatc_21052018. – 21.05.2018.

На английском языке

5 The Global Competitiveness Report 2016 – 2017 [Electronic resource] : research work report (final) : 91-93 / World Economic Forum ; ed. K. Schwab. – Geneva, 2017. – 383 p. – Mode of access : http://www3.weforum.org/docs//TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf. – 20.03.2018.

6 Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource] : official site. – 25.10.2014. – Mode of access : <https://www.aiib.org/en/index.html>. – 20.03.2018.

7 World Bank Development Indicators Database [Electronic resource] // The World Bank : official site. – 12.06.2003. – Mode of access : <https://data.worldbank.org/products/wdi>. – 20.03.2018.

На китайском языке

8 Чжунго Идай илу ван (Портал «Один пояс – один путь») [Электронный ресурс]. – Пекин, 2017. – Режим доступа : <https://www.yidaiyilu.gov.cn/>. – 20.03.2018. 中国一带一路网 [电子资源]. – 北京, 2017 年. – 访问方式 : <https://www.yidaiyilu.gov.cn/>. – 20.03.2018.

9 Сылу цзицзинь (Фонд Шелкового пути) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 02.03.2014. – Режим доступа : <http://www.silkroadfund.com.cn/>. – 20.03.2018. 丝路基金 [电子资源] : 官方网站. – 02.03.2014. – 访问方式 : <http://www.silkroadfund.com.cn/>. – 20.03.2018.

10 «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)) [Электронный ресурс] : отчет о НИР (заключ.) : 1–1 / Государственный информационный центр ; рук. Чэн Сяобо ; исполн. : Чжоу Минь, Юй Шиян [и др.]. – Далянь, 2018. – 212 с. – Режим доступа : <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p1>. – 28.05.2018. 一带一路贸易合作大数据报告 (2018) [电子资源] : 大数据报告 : 1–1 / 国家信息中心 ; 主编程晓波 ; 执行主编 : 周民、于施洋等. – 大连, 2018 年. – 212 页.

11 «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2017) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2017)) : отчет о НИР (заключ.) [Электронный ресурс] : 1–1 / Государственный информационный центр ; рук Чэн Сяобо ; исполн. : Юань Кэли, Ма Чжунюй [и др.]. – Далянь, 2017. – 62 с. – Режим доступа : <http://www.sic.gov.cn/News/79/7811.html>. – 20.03.2018. 一带一路贸易合作大数据报告 (2017) [电子资源] : 大数据报告 : 1–1 / 国家信息中心 ; 主编程晓波 ; 执行主编 : 袁克力、马忠玉等. – 大连, 2017 年. – 62 页.

12 Си Цзиньпин цзай Нацзаэрбаефу дасюэдэ яньцзян (Речь Си Цзиньпина в Назарбаев Университете) [Электронный ресурс] // Синьхуа-онлайн : ежедн. интернет изд. – 08.09.2013. – Режим доступа : <http://www.xinhuanet.com/poli>

tics/2013-09/08/c_117273079.htm. – 07.11.2017. 习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲 [电子资源] // 新华网：信息发布平台。

13 Туйдун гунцзянь Сычоучжилу цзинцзидай хэ 21 шици Шанхай сычоучжилудэ юаньцин юй синдун (Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века») : принят Госкомитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел, Министерством коммерции КНР 28.03.2015 г. : одобр. Госкомитетом КНР : по состоянию на 30 марта 2015 г. [Электронный ресурс] // Министерство коммерции КНР : офиц. сайт. – Режим доступа : [http:// www.mofcom.gov.cn/article/summary/n/201504/20150400929655.shtml](http://www.mofcom.gov.cn/article/summary/n/201504/20150400929655.shtml). – 20.03.2018. 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 : 国家发展改革委、外交部、商务部联合发布 2015 年 3 月 28 日。 [电子资源] // 中国商务部：官方网站。

14 Ли Кэцян цяндяо : пу цзю мяньсян Дунмэндэ «Хайшан сычоу чжилу» (Ли Кэцян подчеркнул важность вовлечения стран АСЕАН в проект «Морского Шелкового пути 21 века») [Электронный ресурс] // Правительство КНР : офиц. сайт. – 07.11.2013. – Режим доступа : http://www.gov.cn/ldhd/2013-09/04/content_2481290.htm. – 20.12.2017. 李克强强调：铺就面向东盟的海上丝绸之路 [电子资源] // 中国政府：官方网站。 – 07.11.2013。

ЛИТЕРАТУРА

На русском языке

15 АБИИ готов к инвестированию в фонд Международной финансовой корпорации // Синьхуа новости : ежедн. интернет изд. – 28.09.2017. Режим доступа : http://russian.news.cn/2017-09/28/c_136645928.htm. – 20.04.2018.

16 Азиатский банк инфраструктурных инвестиций [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел РФ : офиц. сайт. – 11.11.2016. – Режим доступа : http://www.mid.ru/international_organizations/-/asset_publisher/km9HkaXMTium/content/id/2517438. – 20.03.2018.

17 Аронова, Л. А. Поворот на восток / Л. А. Аронова // Финансы будущего : инфраструктура доверия. – 2018. – № 4. – С. 6-8.

18 Блиничева, В. А. Результаты форума «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс] // Актуальные комментарии : ежедн. интернет изд. – 23.05.2017. – Режим доступа : <http://actualcomment.ru/rezultaty-foruma-odin-royas-odin-put-1705231334.html>. – 20.04.2018.

19 Документы, подписанные по итогам российско-китайских переговоров [Электронный ресурс] // Президент России : офиц. сайт. – 08.06.2018. – Режим доступа : <http://kremlin.ru/supplement/5313>. – 20.06.2018.

20 Китайский Фонд Шелкового пути завершил сделку по покупке 10% «СИБУРА» [Электронный ресурс] // News.ru : ежедн. интернет изд. – 25.01.2017. – Режим доступа : <https://www.newsru.com/finance/25jan2017/sib-urfnldeal.html>. – 19.04.2018.

21 Ларин, А. Г. Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества / А. Г. Ларин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность : сб. статей. – М., 2015. – С. 37-56.

22 Лузянин, С. Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения / С. Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность : сб. статей. – М., 2017. – С. 27-36.

23 Мамлеева, Л. А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквилизационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. – 1999. – № 2. – С. 53-61.

24 Матвеев, В. А. Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» / В. А. Матвеев // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС : сб. статей. – М., 2017. – С. 19-33.

25 Международный форум «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс] // Президент России : офиц. сайт. – 14.05.2017. – Режим доступа : <http://kremlin.ru/events/president/news/54491>. – 20.04.2018.

26 Мордвинова, А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы [Электронный ресурс] // Русский институт стратегических исследований : офиц. сайт. – 02.02.2016. – Режим доступа : [https://riss.ru/analytics /26095/](https://riss.ru/analytics/26095/). – 01.05.2018.

27 Сазонов, С. Л. Строительство инфраструктуры «Пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая / С. Л. Сазонов, Чэнь Сяо // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС : сб. статей. – М., 2017. – С. 34-59.

28 Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [Электронный ресурс] // Президент России : офиц. сайт. – 20.05.2014. – Режим доступа : [http://www.kremlin.ru /supplement/1642](http://www.kremlin.ru/supplement/1642). – 20.03.2018.

29 Уянаев, С. В. Инициатива «Один пояс – один путь»: цели, эволюция структурные элементы / С. В. Уянаев // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС : сб. статей. – М., 2017. – С. 9-18.

30 Уянаев, С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / С. В. Уянаев // Внешнеэкономическая политика КНР : сб. статей. – М., 2016. – С. 242-259.

31 Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути / под ред. П. А. Кадочникова, В. Ю. Саламатова, А. Н. Спартака. – 2-е изд., исп. и доп. – М. : Исследовательский центр ITI, 2016. – 200 с.

На английском языке

32 China's Silk Road Fund makes first investment in Pakistan's hydropower project // Xinhuanet : daily news ad. – 21.04.2015. – Mode of access : http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134167533.html. – 20.04.2018 .

33 The Belt and Road Initiative 2016: Economic Research // Hong-Kong Trade Development Council : official site. – 03.05.2016. – Mode of access: <https://secure.beltandroad.hktdc.com/en/project-database>. – 20.03.2018.

На китайском языке

34 Ань Чэнмоу. Цун Сычоу чжилу дао вого дуйваймаоидэ цзайду фаньжун (От Шелкового пути до нового рассвета внешней торговли Китая) / Ань Чэнмоу // Кэсюэ. Цзинцзи. Шэхуэй. – 1988. – № 2. – С. 116-119. 安成谋。从丝绸之路到我国对外贸易的再度繁荣 / 安成谋 // 科学.经济.社会。 – 1988. – № 2. – 116-119 页。

35 Бай Юнсю. Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ гоусян: ицзюй, мубяо цзи шисянь бучжоу (Стратегия «Экономический пояс Шелкового пути»: основания, цели и этапы реализации) / Бай Юнсю, У Хан, Ван Цзэжунь // Жэньвэнь цзачжи. – 2014. – № 9. – С. 25-31. 白永秀。丝绸之路经济带战略构想: 依据、目标及实现步骤 / 白永秀、吴航、王泽润 // 人文杂志。 – 2014. – № 9. – 25-31 页。

36 Ван Хайюнь. Цзяньшэ «Сычоу чжилу цзинцидай» суцзинь дицюй гэгю гунтун фачжань (Строительство «Экономического пояса Шелкового пути» стимулирует совместное развитие стран региона) // Исследования России. – 2014. – № 1. – С. 5-10. 王海运。建设“丝绸之路经济带”促进地区各国共同发展 // 俄罗斯学刊。 – 2014. – № 1. – 5-10 页。

37 Ду Юйвэнь. Танмо удай шици сибэй диюань чжэнчжидэ бяньхуа цзи тэдянь (Изменения и особенности геополитики северо-запада в последние годы династии Тан) / Ду Юйвэнь // Жэньвэнь цзачжи. – 2011. – № 2. – С. 141-147. 杜文玉。唐末五代时期西北地缘政治的变化及特点 / 杜文玉 // 人文杂志。 – 2011. – № 2. – 141-147 页。

38 «Идай илу» цзичушэши цзяньшэ тоужунцзы сюйцю цзи туицзинь (Инвестиционные и финансовые требования, а также стимулирование строительства инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс – один путь») [Элек-

тронный ресурс] // Центр исследований проблем развития Госсовета КНР : офиц. сайт. – 18.04.2017. – Режим доступа : <http://www.drc.gov.cn/xslw/20170418/182-473-2893163.html>. – 13.02.2018. «一带一路»基础设施建设投资需求及推进 [电子资源] // 国务院发展研究中心 : 官方网站. – 18.04.2017. – 访问方式 : <http://www.drc.gov.cn/xslw/20170418/182-473-2893163.html>. – 13.02.2018.

39 Островский, А. В. Эюаньдун хэ Чжунго дунбэй цзинмао гуаньси цзай Сычоу чжилу цзинцидай чжундэ дивэй хэ цзоюн (Роли и положение Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая в Экономическом поясе Шелкового пути) // Исследования Сибири. – 2017. – № 44/2. – С. 5-8. 奥斯特洛夫斯基 А. В. 俄远东和中国东北经贸关系在丝绸之路经济带中的地位和作用 // 西伯利亚研究. – 2017. – № 44/2. – 5-8 页。

40 Хо Цзянго. Гонцзянь Сычоу чжилу цзинцидай юй сянси кайфан чжаньлюэ сюаньцзэ (Выбор стратегий совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и открытия западу) // Гоцзи цзинци хэцзо. – 2014. – № 1. – С. 17-22. 霍建国. 共建丝绸之路经济带与向西开放战略选择 // 国际经济合作. – 2014. – № 1. – 12-19 页。

41 Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньлюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин (Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути») / Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун // Синьцзян шифань дасюэ сюэбао. – 2014. – № 2. – С. 1-10. 胡鞍钢. “丝绸之路经济带”: 战略内涵、定位和实现路径 / 胡鞍钢、马伟、鄢一龙 // 新疆师范大学学报. – 2014. – № 2. – 1-10 页。

42 Ху Цзин. Сычоу чжилу цзинцидай юй Оуя цзинци лянъмэн дуйцзе хэцзодэ цзинцисюэ сыкао (Анализ сотрудничества по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути) // Сюэшу цзяолу. – 2016. – № 3. – С. 104-110. 胡晶. 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接合作的经济学思考 // 学术交流. – 2016. – № 3. – 104-110 页。

43 Хэ Маочунь. Синь сычоучжилу цзинцидайдэ гоцзячжаньлюэ фэньси (Анализ государственной стратегии нового Экономического пояса Шелкового пути) / Хэ Маочунь, Чжан Цзибин // Жэньминь лунтань. – 2013. – № 12. – С. 12-19. 何茂春. 新丝绸之路经济带的国家战略分析 / 何茂春、张冀兵 // 人民论坛. – 2013. – № 12. 12-19 页。

44 Цзян Вэй. «Идай илу» яньсянь цзичушэши тоуцзы цзяньшэ юй Чжунго дэ цэлюэ сюаньцзэ (Инвестиции в инфраструктуру стран «Одного пояса - одного пути» и альтернативы китайской стратегии) // Гоцзи маои. – 2017. – № 12. – С. 44-52. 姜巍“一带一路”沿线基础设施投资建设与中国的策略选择 // 国际贸易. – 2017. – № 12. – 44-52 页。

45 Чжунхуа жэньминь гунхэго Шанубу : Чжунго цзыю маои цю фууван (Портал Министерства Коммерции КНР: обслуживание зон свободной торговли Китая) [Электронный ресурс]. – Пекин, 2006. – Режим доступа : <http://fta.mofcom.gov.cn/index.shtml>. – 12.04.2018. 中国商务部: 中国自由贸易区服务网 [电子资源]. 北京, 2006 年。

46 2018 нянь 1 – 4 юэ Чжунго дуй «идай илу» яньсянь гоцзя тоуцзы хэцзо цинкуан (Состояние инвестиционного сотрудничества стран вдоль «Одного пояса - одного пути» на период января по март 2018 г.) [Электронный ресурс] // «Один пояс – один путь» : офиц. портал. – 22.05.2018. – Режим доступа : http://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10002&info_id=55822.htm. – 20.06.2018. 2018 年 1 – 4 月中国对“一带一路”沿线国家 投资合作情况 [电子资源] // 中国一带一路 : 官方网站. – 22.05.2018.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А.1 – Экономический анализ Экономического пояса Шелкового пути (2012 г.)¹⁵²

Порядок	Экономическ. пояс Стратегические цели	Основные районы	ВВП (100 млн. долл. США)	Доля данной страны в мировом экспорте (%)	Доля экспорта в Китай в общем экспорте данной страны (%)	Доля данной страны в мировом импорте (%)	Доля импорта из Китая в общем импорте данной страны (%)
Ядро	ЦА Безопасность, стабильность; источники энергии; торгово-экономические связи	5 стран ЦА	2987.4				
		Казахстан	2005	0.5	17.9(1)	0.24	16.8(2)
		Киргизия	65	0.01	3.6(5)	0.03	22.5(2)
		Таджикистан	70	0.01	–	0.02	–
		Узбекистан	511	0.06	(2)а	0.06	(3)а
		Туркмения	337	0.09	–	0.05	–
Важный район Прилегающий к ЦА	Источники энергии; торгово-экономические связи	ЦА, Россия, Пакистан, Западная Азия	78 033.2				
		Россия	20 148	2.88	6.4(2)	1.80	15.4(2)
		Турция	7893	0.83		1.27	9.0(3)

¹⁵² Ху Аньган. «Сычоу чжилу цзинцидай чжаньюэ»: нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин (Содержание, положения и реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути»). С. 5.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Продолжение таблицы А.1

		Иран	5141	0.57	4.0(2)	0.31	10.3(3)
		Сауд. Арав	7110	2.11		0.84	9.7(3)
		Пакистан	2312	0.13	10.6(4)	0.24	15.3(2)
		Индия	18417	1.60	5.1(4)	2.63	11.1(2)
Район освоения	Евразийский Торгово-эконом. связи, научно-технологические и образовательные обмены	Пояс, прилегающий к ЦА, Европа, Сев. Африка	266758.7				
		ЕС (27 стран)	166037.2	14.68	8.5(2)	15.38	16.2(1)
		Германия	33996	7.65	6.1(3)	6.28	8.6(2)
		Франция	26129	3.09	3.05(3)	3.62	8.0(2)
		Англия	24352	2.58	3.3(4)	3.71	8.2(3)
		Италия	20133	2.72	2.7(4)	2.62	7.4(2)
		Украина	1763	0.37	–	0.46	9.3(3)

Примечание – Объем ВВП взяты из данных Всемирного Банка 2012 г., объемы экспорта – импорта из данных ВТО 2012 г (за исключением данных Ирана, которые были взяты из источников 2011 г.). Цифры в скобках показывают место Китая в экспорте / импорте данной страны. Буквой «а» помечены показатели торговли Китая с Узбекистаном в 2011 г., взятые с сайта торгово-промышленного отдела посольства КНР в Узбекистане.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б.1 – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций¹⁵³

Учредители	Дата вступления	Общий взнос (млн. \$)	Доля в общем взносе (%)
Региональные учредители			
Афганистан	13.10.2017	86.6	0.0902
Австралия	25.12.2015	3691.2	3.8450
Азербайджан	24.06.2016	254.1	0.2647
Бангладеш	22.03.2016	660.5	0.6880
Бруней	25.12.2015	52.4	0.0546
Камбоджа	17.05.2016	62.3	0.0649
Китай	25.12.2015	29780.4	31.0215
Фиджи	11.12.2017	12.5	0.0130
Грузия	25.12.2015	53.9	0.0561
Гонконг, Китай	07.06.2017	765.1	0.7970
Индия	11.01.2016	8367.3	8.7160
Индонезия	14.01.2016	3360.7	3.5008
Иран	16.01.2016	1580.8	1.6467
Израиль	15.01.2016	749.9	0.7812
Иордан	25.12.2015	119.2	0.1242
Казахстан	18.04.2016	729.3	0.7597
Южная Корея	25.12.2015	3738.7	3.8945
Киргизия	11.04.2016	26.8	0.0279
Лаос	15.01.2016	43.0	0.0448
Малайзия	27.03.2017	109.5	0.1141
Мальдивы	04.01.2016	7.2	0.0075
Монголия	25.12.2015	41.1	0.0428
Мьянма	25.12.2015	264.5	0.2755
Непал	13.01.2016	80.9	0.0843

¹⁵³ Asian Investment Infrastructure Bank [Electronic resource]: official site. 25.10.2014. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата обращения: 20.04.2018).

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

Продолжение таблицы Б.1

Новая Зеландия	25.12.2015	461.5	0.4807
Оман	21.06.2016	259.2	0.2700
Пакистан	25.12.2015	1034.1	1.0772
Филиппины	28.12.2016	979.1	1.0199
Катар	28.06.2016	604.4	0.6296
Россия	28.12.2015	6536.2	6.8086
Самоа	03.04.2018	2.1	0.0022
Саудовская Аравия	19.02.2016	2544.6	2.6506
Сингапур	25.12.2015	250.0	0.2604
Шри-Ланка	22.06.2016	269.0	0.2802
Таджикистан	16.01.2016	30.9	0.0322
Таиланд	20.06.2016	1427.5	1.4870
Тимор	22.11.2017	16.0	0.0167
Турция	15.01.2016	2609.9	2.7187
ОАЭ	15.01.2016	1185.7	1.2351
Узбекистан	30.11.2016	219.8	0.2290
Вануату	06.03.2018	0.5	0.0005
Вьетнам	11.04.2016	663.3	0.6909
Итого (регион.)		73731.7	76.8046
Нерегиональные учредители			
Австрия	25.12.2015	500.8	0.5217
Канада	19.03.2018	995.4	1.0369
Дания	15.01.2016	369.5	0.3849
Египет	04.08.2016	650.5	0.6776
Эфиопия	13.05.2017	45.8	0.0477
Финляндия	07.01.2016	310.3	0.3232
Франция	16.06.2016	3375.6	3.5163
Германия	25.12.2015	4484.2	4.6711
Венгрия	16.06.2017	100.0	0.1042
Исландия	04.03.2016	17.6	0.0183
Ирландия	23.10.2017	131.3	0.1368

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

Продолжение таблицы Б.1

Италия	13.06.2016	1571.8	2.6970
Люксембург	25.12.2015	69.7	0.0726
Мальта	07.01.2016	13.6	0.0142
Нидерланды	25.12.2015	1031.3	1.0743
Норвегия	25.12.2015	550.6	0.5735
Польша	15.06.2016	831.8	0.8665
Португалия	08.02.2017	65.0	0.0677
Испания	19.12.2017	1761.5	1.8349
Швеция	23.06.2016	630.0	0.6563
Швейцария	25.04.2016	706.4	0.7358
Великобритания	25.12.2015	3054.7	3.1820
Итого (нерегион.)		22267.4	23.1954
Итого		95999.1	100.0000

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В.1 – Объем экспорта из Китая в страны «Одного пояса – одного пути» за период 2013 – 2017 гг.¹⁵⁴.

в 100 млн. долл. США

	2013		2014		2015		2016		2017	
	Код	Объем эксп.	Код	Объем. эксп.	Код	Объем эксп.	Код	Объем эксп.	Код	Объем эксп.
1	85	1373,6	85	1552,5	85	1615,6	85	1553,5	85	1798,8
2	84	1060,7	84	1120,5	84	1063,0	84	1061,6	84	1158,6
3	61	351,2	72	346,8	72	322,3	72	304,2	72	292,2
4	94	261,2	94	298,7	94	279,7	39	231,2	39	257,3
5	73	246,8	61	295,4	61	253,4	94	230,6	87	234,7

Таблица В.2 – Объем импорта в Китай из стран «Одного пояса – одного пути» за период 2013 – 2017 гг.

в 100 млн. долл. США

	2013		2014		2015		2016		2017	
	Код	Объем имп.	Код	Объем. имп.	Код	Объем имп.	Код	Объем имп.	Код	Объем имп.
1	27	2159,9	27	2159,2	85	1576,8	85	1513,4	85	1781,6
2	85	1496,5	85	1487,4	27	1377,2	27	1173,2	27	1573,3
3	84	404,4	84	433,5	84	411,6	84	386,4	84	418,3
4	29	361,4	71	343,1	39	295,4	39	270,6	29	314,1
5	26	361,1	39	340,9	71	293,3	90	260,9	39	311,7

Примечание – код является классификатором товара согласно Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД).

¹⁵⁴ «Идай илу» маои хэцзо дашуцзюй баогао (2018) (Статистический отчет торгового сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути» (2018)). С. 208.