Институт Востоковедения Российской Академии Наук (ИВ РАН)

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

Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности.

Авторы:
СЕМЕНОВА Н.К. (руководитель), кандидат политических наук
АРИСТОВА Л.Б. (исполнитель), кандидат экономических наук

МОСКВА
2021

Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Ответственный редактор: д.э.н. А.И. Салицкий. Итоговый аналитический доклад/монография по проекту РФФИ № 19-014-00027 А. М.: ИВ РАН, 2021. 289 с.

Предложенный КНР проект Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП) помимо создания единой транспортной инфраструктуры, подразумевает улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействия в валютно-финансовой системе при региональных организациях (ШОС, ЕАЭС), расширение культурного и научного обмена. Потенциальным дивидендам участию в проекте ЭПШП экспертное сообщество противопоставляет вполне реальные риски. Некоторые из них - уже свершившийся факт. За семь лет реализации инициативы в Центральной Азии государствами– участниками проекта накоплен определенный опыт, экспертный анализ которого довольно разнообразен. Проблемы, существовавшие в регионе и до начала активной экономической деятельности Поднебесной, с динамичным приходом Китая в регион обрастают новыми вызовами. В этой связи Российское участие в проекте ЭПШП видится оптимальным через коллективный формат Евразийского экономического союза, который позволит в полной мере реализовать национальные интересы РФ и государств ЦА. К рискам участия в глобальных транспортных проектах добавился экспорт вируса. Сейчас многие проекты приостановлены, но Китай, преодолев пиковый период, заявляет о готовности возобновить активное продвижение ЭПШП.

В монографии/итоговом аналитическом докладе «Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности», выполненном в рамках научного проекта РФФИ № 19-014-00027А исследуются российское и китайское видение процессов со-развития Экономического пояса Шелкового Пути и Евразийского экономического союза, общие и специфические подходы сторон при реализации интеграционных, в т.ч. транспортных проектов. Работа также посвящена выявлению потенциальных факторов риска национальным интересам РФ в этом контексте, проводится анализ шансов, возможностей и гипотетических вызовов в процессе сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Анализируется опыт реализации интеграционных проектов Российской Федерации на евразийском пространстве.

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 5
ГЛАВА 1. ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ. ПРОБЛЕМЫ КООПЕРАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ 23
1.1. Российско-китайское сближение. Возможности и вызовы 23
1.2. Анализ подходов России и Китая при реализации совместных транспортных проектов 28
1.3. Интеграционные стратегии РФ и КНР 34
1.4. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП 50
1.5. Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетические вызовы. 60
ГЛАВА 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ 66
2.1. Цели и задачи китайской инициативы «Один пояс-один путь» в Центральной Азии. 66
2.2. Китай в транспортном секторе Центральной Азии: интеграция или экспансия? 70
2.3. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА 76
2.3.1. Казахстан 81
2.3.2. Узбекистан 89
2.3.3. Туркменистан 94
2.3.4. Кыргызстан 97
2.3.5. Таджикистан 101
2.4. Социально-политические проблемы стран ЦА в контексте инициативы «Один пояс-один путь». 108
ГЛАВА 3. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ КИТАЯ И ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ 121
3.1. Китайские транспортно-инвестиционные императивы в западных и центрально-азиатских проекциях 121
3.2. Кыргызстан - Китай. Пределы и возможности безопасных адаптаций 129

3.3. Таджикско-китайская долговая модель. Между банкротством и развитием 133
3.4. Китайско-туркменские приоритеты углеводородной и транспортной безопасности. Что главное в повестке? 136
3.5. Узбекистанский сегмент китайской региональной транспортной и углеводородной стратегии 140
3.6. Казахстанско-китайская повестка: сжатие и переформатирование. Остается ли Астана главным партнером Пекина в регионе? 150
ГЛАВА 4. КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА 155
4.1. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска 155
4.2. РФ – Центральная Азия – КНР: транспортное сотрудничество с элементами конкуренции 171
4.3. Анализ существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов формате «РФ - КНР». 179
4.4. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект. 189
4.5. Российское транспортное измерение китайской инициативы. 192
4.6. Сценарии развития российско-китайского экономического взаимодействия в т.ч. в транспортной сфере 204
ГЛАВА 5. РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ СОВПАДЕНИЯ И РАСХОЖДЕНИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ, ГЕОПОЛИТИКА, ПОЯСА И КОРИДОРЫ 213
5.1. Один пояс (ЭПШП) и один союз (ЕАЭС): взгляд из Китая 213
5.2. Западные эксперты о стратегическом сближении России и Китая 223
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 228
БИБЛИОГРАФИЯ 237
СПИСОК ИЛЛЮСТРАТИВНОГО МАТЕРИАЛА 288

ВВЕДЕНИЕ

Транспортные российско-китайские измерения безопасности в Евразии многомерны и глобальны, охватывая астрономическую площадь в 55 млн. кв. км., и привнося новые элементы классической «большой игры» в геополитическом сердце Евразии, которая со времен Х. Дж. Маккиндера, радикально обновилась. Россия и Китай сегодня формируют повестку «Большой Евразии», включая транспортные, инфраструктурные измерения и безопасность, как в широком, глобальном, так и более прикладном, региональном и страновом форматах, являясь одновременно и поставщиками и потребителями услуг безопасности. Два государства на евразийском пространстве являются главными защитниками от внешних террористических угроз всех видов и направлений, строителями безопасного и справедливого «неамериканского мира» в Евразии.

Очевидно, что Россия, занимающая уникальное положение на геополитической карте Евразии, становится одним из главных триггеров евразийской регионализации, связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС (полностью), ШОС (полностью), ЕС (полностью), ЕАЭС (полностью) и др., важным катализатором развития международной торговли.

Китайская инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей, является новой внешнеполитической стратегией Пекина. ЭПШП – это попытка распространить экономическое и возможно, в будущем, и политическое влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и страны Европейского Союза. Как известно, в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином в Астане была провозглашена идея реализации «Экономического Пояса Шелкового Пути», охватывающая потенциально десятки стран Евразии, включая РФ. В 2015 г. Россия, Казахстан

и Белоруссия на базе Таможенного Союза (ТС) 1 января 2015 г. запустили Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС), к которому подключились Армения и Кыргызстан. В 2015 г. Россия и Китай подписали соглашение о сопряжении между ЕАЭС и ЭПШП, ставшее базовым документом для стратегической транспортной кооперации двух держав.

Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Однако это лишь актуализирует потребность в аналитических экспертизах и стратегических выкладках, поскольку ЭПШП, нацеленный на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу — для России не только вызов, но и шанс обрести в нем свое место.

Цель проекта – проанализировать, как возможности российско-китайского сотрудничества в сфере взаимодействия / сопряжения китайского ЭПШП и ЕАЭС, включая анализ специфики национально-региональных (энергетических) и транспортных интересов, так и взаимные транспортные и логистические проблемы безопасности, нестыковки, конкурентные вызовы и противоречия. Подобная двойственность объективна и является следствием сложившихся экономических асимметрий РФ и КНР в пользу последней, неполным совпадений транспортных стратегий и приоритетов двух стран. При этом в проекте ставится задача выявления возможностей купирования или полного разрешения отдельных противоречий в сфере транспортной кооперации как на двустороннем, так и коллективном форматах, влияние российско-китайского взаимодействия на отдельные центрально-азиатские страновые опции – Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана и Таджикистана.

В задачи проекта не входит изучение потенциальных террористических вызовов и угроз, идущих из Афганистана и других «горячих точек» Ближнего Востока российско-китайской и центрально-азиатским инфраструктурам. Данная тематика достаточно хорошо изучена в российской и китайской специальной, экспертной литературе. Основное внимание в проекте

сосредоточено на исследовании проблем и нестыковок в условиях идущей интеграции национальных транспортных путей в единую международную /Евразийскую систему в ходе процессов со-развития ЭПШП и ЕАЭС, а также изучение энергетических, инвестиционных и торговых треков российско-китайского взаимодействия в Евразии, выявление общих и специфических подходов сторон при реализации проектов, анализ хода их реализации, потенциальных факторов риска национальным интересам РФ в данном контексте.

В исследовании используется комплексная методология, включающая общенаучные и дисциплинарные подходы и методы. Их совокупное применение позволит глубже понять сущность исследуемой проблематики. Значимый интеллектуальный вызов видится в необходимости изучения современных проблем транспортного развития в его связи с политическим процессом, проблемами внутренней и внешней политики, факторами социальной мобильности и дифференциации, конституционного и нормативно-правового обеспечения через призму политологического анализа.

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

Построение методологии исследования явлений политической действительности с учетом факта их постоянного качественного изменения, взаимосвязи частей и компонентов политической жизни, противоречивости политических процессов предполагает необходимость использования следующих принципов: объективности - изучение объективных закономерностей, которые определяют процессы общественно-политического развития, опора на факты в их истинном содержании; единства анализа и синтеза, логического и исторического; выявления в объекте разнокачественных связей и их взаимодействия; непрерывного движения и

развития всех явлений; научности - использование нового и прогрессивного, возможность использования результатов исследований; взаимодействия, предполагающего использование разнообразных связей, многовариантности, и целостности отображения и исследования явлений; достоверности; противоречивости; преемственности; относительности; системности; историзма; абстрагирования - независимости представлений, суждений, утверждений, выводов от субъекта; детерминизма - обусловленности всех явлений действием тех или иных причин; 6 -всесторонности - учета всех сторон и взаимосвязей, влияющих на политическую сферу жизни общества: исторических, национальных, экономических, социально-политических условий; принцип системности.

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

При реализации проекта предполагается использовать методики сравнительного анализа для:

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

Метод системного анализа и комплексный подход будет применен к рассмотрению основных региональных процессов и политики РФ и КНР в транспортной сфере в Евразии. Планируется провести экспертную экономическую и геополитическую оценку, а также классификацию рисков и угроз национальным интересам РФ при претворении в жизнь проектов в рамках ЭПШП. Ценностно-ориентированный подход для анализа в рамках

политологии транспорта представляется нам особенно важным, поскольку связывает динамику транспортной сферы с социально и политически очерченными целями всего государства и общества, демонстрирует связи технических, социальных и личностных компонентов развития транспортных систем.

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

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

Фундаментальность проекта подтверждается масштабами возможной интеграции РФ, КНР и других стран, входящих в ЭПШП и ЭАЭС в Евразии и сопредельных регионах. Актуальность обусловлена необходимостью исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. При этом, в проекте предусмотрен анализ не только шансов и возможностей, но и гипотетических вызовов китайского «возвышения».

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

транспортных коридоров (МТК), транспортной конкуренции и взаимодействия в формате «РФ – КНР».

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

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

Комплексная проработка концепции «континентального партнерства» в связи со стыковкой ЕАЭС и ЭПШП позволит обозначить шаги сторон по расширению возможного поля взаимодействие, выйдя за рамки торгово-экономического сотрудничества или инфраструктурного строительства, станет объективной основой для усиления позиционирования России в качестве неформального координатора разнородных политико-экономических процессов, позволит провести адаптацию политики России к 8 условиям углубления евразийской геополитики Китая и реализации проекта Экономического пояса Шелкового Пути.

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных

интересов как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, является приоритетной точкой роста национальной экономики. Транспорт является фактором организации мирового экономического пространства и обеспечения территориального разделение труда, материальной базой производственных связей между отдельными территориями. В этой связи транспортная безопасность рассматривается сквозь призму стратегической государственной безопасности.

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

В научных публикациях подчеркивается, что термин «транспортная безопасность» имеет комплексное собирательное значение[1], несущее в себе синергетический потенциал, адекватно отражающее феномен транспортной безопасности, буквально «принизывающей» практически все сферы жизнедеятельности общества и государства[2]. Авторами данного исследования был проведен сравнительный анализ ряда определений понятия «транспортная безопасность», которые имеются в различных официальных государственных и отраслевых документах, научных публикациях и диссертационных исследованиях. Определение понятия «транспортная безопасность» дается в различных контекстах.

Обобщая формулировки, данные в Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России[3] и других документах

---

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

[2] Николаева Н.В. Транспортная безопасность: проблема определения понятия и содержания. URL: http://inter-legal.ru/transportnaya-bezopasnost-problema-opredeleniya-ponyatiya-i-soderzhaniy (дата обращения 20.11.2021).

[3]Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изменениями и дополнениями от: 23 июля 2008 г., 19 июля 2009 г., 29 июня 2010 г., 7 февраля, 18 июля 2011 г., 23 июля 2013 г., 3 февраля 2014 г., 29 июня, 13 июля 2015 г.). URL: http://base.garant.ru/12151931/(дата обращения 20.11.2021).

последнего времени[4] под термином «транспортная безопасность» понимается состояние транспортной системы, «позволяющее обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, способность предотвращать нанесение вреда здоровью и жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, минимизировать общенациональный экономический ущерб при транспортной деятельности»[5].

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

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

природного и антропогенного фактора[9] - экологическая, информационная, пожарная, санитарная, химическая, бактериологическая, ядерная и радиационная безопасность; экономического фактора[10] и т.д.

---

[4] Законодательные и нормативные правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности. URL: http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/acts_ohrani_trans_bez.html (дата обращения 20.11.2021).

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

[6] Красновский В.И. Укрепление транспортной безопасности ─ дело всего общества // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007 г. / Под. ред. В.П. Войтенко, В.И. Красновского. М., 2007. С. 19 – 23.

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

[8] Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изменениями и дополнениями от: 23 июля 2008 г., 19 июля 2009 г., 29 июня 2010 г., 7 февраля, 18 июля 2011 г., 23 июля 2013 г., 3 февраля 2014 г., 29 июня, 13 июля 2015 г.). URL: http://base.garant.ru/12151931/(дата обращения 20.11.2021).

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

[10] Перепелица О. Обеспечение транспортной безопасности в условиях экономической нестабильности. 11 февраля 2016 года. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-

С точки зрения системного подхода «транспортную безопасность» можно рассматривать как: систему реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом; как систему предупреждения чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера; как систему предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм в транспортной сфере[11].

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

- политическая категория[12] - составляющая национальной безопасности, понимаемая в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов государства, как механизм обеспечения и реализации государственных, т.е. национальных интересов.
- экономическая категория - способность российской экономики устойчиво функционировать в процессе пространственного инновационного развития, в рамках национальной экономической стратегии, вне зависимости от дестабилизирующего воздействия факторов внешней и внутренней среды[13].
- юридическая категория[14], как обеспечение правового регулирования соответствующих отношений, определяемых политическим решением.

---

d-perevozki/obespechenie-transportnoi-bezopasnosti-v-usloviiakh-iekonomicheskoi-nestabilnosti/?print/(дата обращения 20.11.2021).

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

[12] Голиусов, Юрий Федорович. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России: евразийский аспект : диссертация ... доктора политических наук : 23.00.02 / Голиусов Юрий Федорович; [Место защиты: Ин-т социологии РАН]. М.: 2010.299 с.: ил. РГБ ОД, 71 11-23/26. С.20.

[13] Салеев В.Н. Транспортная безопасность ─ категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106-107.

[14] Сулакшин С. С., Вилисов М. В., Жукова А. В. и др. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации // Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. М.: Научный эксперт, 2004. С. 3 - 20.

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

В этом контексте актуальным является необходимость исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. При этом, в проекте предусмотрен анализ не только шансов и возможностей, но и гипотетических вызовов китайского «возвышения», оптимизации транспортных проектов, конкуренции, рисков для существующих и перспективных проектов.

Комплексная проработка концепции «континентального партнерства» в связи со стыковкой ЕАЭС и ЭПШП позволит обозначить шаги сторон по расширению возможного поля взаимодействие, выйдя за рамки торгово-экономического сотрудничества или инфраструктурного строительства, станет объективной основой для усиления позиционирования России в качестве неформального координатора разнородных политико-экономических процессов, позволит провести адаптацию политики России к условиям углубления евразийской геополитики Китая и реализации проекта Экономического пояса Шелкового Пути.

Учитывая актуальность проблематики, теоретическими исследованиями в области российско-китайского транспортного взаимодействия и евразийской

безопасности активно занимаются ведущие отечественные и зарубежные, в том числе китайские специалисты.

Изучению перспектив России в проекте «Экономический пояс Шелкового пути», приоритетам совместного развития евразийских государств, российско-китайскому сотрудничеству в области транспорта посвящены работы ведущих отечественных и центрально-азиатских ученых, среди которых Гельбрас В.Г. , Лузянин С.Г., Базаров Б.В., Бесстремянная Е.И., Караганов С.А., Бордачев Т.В. , Денисов И.Е., Казанцев А.А., Звягельская И.Д., Кузьмина Е.М., Сазонов С.Л., Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А, Подберезкина О.А., Салицкий А.И., Савкович Е.В., Данков А.Г., Тураева М.О., Уянаев С.В. , Дунаев О.Н., Кулакова Т.В., Харламова Ю.А. и др.[15]

[15] Базаров Б. В., Базаров В. Б., Нолев Е. В. Новый Шелковый путь: открытая политика открытого общества Китая // Власть. 2015. № 11. С. 29-34; Бесстремянная Е.И. Международные инфраструктурные проекты Китая / Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XVI Ежегодное издание. М..: Институт Дальнего Востока РАН, 2011; Бордачев Т.В. Новое Евразийство // Россия в глобальной политике. 2015, № 5 / http://www.globalaffairs.ru/number/Novoe-evraziistvo-17754; Гельбрас В.Г. Геоэкономическая стратегия Китая (опыт реконструкции) / Азия и Африка сегодня. 2016. №1. С.15-25; Денисов И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / http:// www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-nazapad-17315; Дунаев О.Н., Кулакова Т.В. Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство / Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал. 2006. № 3 (129). С.23-26; Лузянин С.Г. Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад №25/2016 / С.Г.Лузянин (рук.) и др.: Х. Чжао (рук.) и др. (Гл. ред. И.С.Иванов). РСМД.М., 2016; Лузянин С.Г., Сазонов С.Л. Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Обозреватель / Observer. 2015. №5 (304); Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. Китайский экономический экспресс в центре Евразии: новая угроза или исторический шанс? (Экономическое присутствие Китая в Центральной Азии). Барнаул: ОАО «Алтайский полиграфический комбинат», 2010. 160 с.; Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. 2016. № 28. / А.А. Казанцев, И.Д. Звягельская, Е.М. Кузьмина, С.Г. Лузянин; гл. ред. И. С. Иванов; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2016. 52 с.; Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России/МГИМО (У) МИД. М.: 2015; Сазонов С.Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ. 2012. 332 с.; Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая / http://www.perspektivy.info/oykumena/azia /shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm; Савкович Е.В., Данков А.Г. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансъевразийских транспортных коридоров Сравнительная политика. 2011; Том 2, № 4(6). С. 98-108; Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 62 с.; Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и

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

параметры официальной «дорожной карты» /http://www.kremlin.ru/supplement/4971; Харламова Ю.А. Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России /Проблемы национальной стратегии. 2012. № 1 (10). С.113-128; Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств / К Великому океану-3. Аналитический доклад «Создание Центральной Евразии» Международного Дискуссионного клуба «Валдай» / http://ru.valdaiclub.com/a/reports/k-velikomu-okeanu-3/; Казанцев А.А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий / Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Отв. ред. Е.Т. Карин. Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. 112 с. С.19-25.

мощи, но и качественных интеллектуальных ресурсов, способных обеспечивать оценку рисков и возможностей для победы в конкурентной борьбе с другими глобальными державами.

Китайские исследователи Чен Хунцзе, Чжао Хуашэн, Ли Чжунхай, Сунь Ли, Фу Цзинъюнь, Фань Юнмин, Ли Сянъян, Ма Шучжун, Лю Вэньцзюнь, Чжао Юмин и др.[16]

[16] Чен Хунцзе «Экономический пояс Шелкового Пути и Морской Шелковый путь 21-века» с точки зрения экспертов КНР/ http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf; Чжао Хуашэн Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая/ http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content; Ли Чжунхай. Экономические пояса: шелковый путь и Еэвразийский экономический союз / Исследования России, Восточной Европы и Центральной Азии. №4.2015 / http://www.oyyj-oys.org/Magazine; Гао Цзисян. Элосы дуйвай цзинцзи гуаньси яньцзю (Исследование внешнеэкономических отношений России). Пекин: Чжунхуа гуншан ляньхэ чубаньшэ, 2007. 220 с.; Sun Li. Silk Road Economic Belt: Together towards Better Future/ 19. Eurasian Transport Corridors: New Ways for Cooperation. Conference Proceedings, Astana, April 20, 2015. CENTRAL ASIA'S AFFAIRS. № 2, 2015. http://www.kisi.kz/uploads/33/files/SruflGQF.pdf/; 富景筠. "丝绸之路 经济带"建设与中俄经济合作新模式：新区域主义视角. Fù Jǐngyún "Sīchóu zhī lù jīngjì dài" jiànshè yǔ zhōng é jīngjì hézuò xīn móshì: Xīn qūyù zhǔyì shì (Фу Цзинъюнь. Создание «Экономического пояса Шелкового Пути» и новые формы экономического сотрудничества России и Китая: перспективы новой региональной политики) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. проректора по научной работе СПбГЭУ, д-ра экон. наук проф. А.Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. 249 с. С.12-21; 樊勇明："区域性国际公共产品——解析区域合作的另一个理论视角"，《世界经济与政治》2008年第1期第12页. Fán Yǒngmíng:"Qūyù xìng guójì gōnggòng chǎnpǐn——jiěxī qūyù hézuò de lìng yīgè lǐlùn shìjiǎo","shìjiè jīngjì yǔ zhèngzhì"2008 nián dì 1 qī, dì 12 yè (Фань Юнмин, Региональный международный общественный продукт – другая теория межрегионального сотрудничества, «Мировая экономика и политика», 2008, №1); 李向阳："新区域主义与大国战略"，《国际经济评论》2003年第7-8期，第7-8页。Lǐ Xiàngyáng:"Xīn qūyù zhǔyì yǔ dàguó zhànlüè","guójì jīngjì pínglùn"2003 nián dì 7-8 qī, dì 7-8 yè.(Ли Сянъян, Новый регионализм и стратегии больших государств, «Международное экономическое обозрение», 2003, №7-8); 马述忠、刘文军："双边自由贸易区热的政治经济学分析——一个新区域主义视角"，《世界经济研究》2007年第10期，第 48页. Mǎ Shùzhōng, Liú Wénjūn:"Shuāngbiān zìyóu màoyì qū rè de zhèngzhì jīngjì xué fēnxī——yīgè xīn qūyù zhǔyì shìjiǎo","shìjiè jīngjì yánjiū"2007 nián dì 10 qī, dì 48 yè (Ма Шучжун, Лю Вэньцзюнь, Политэкономический анализ наиболее популярных зон свободной торговли – новая региональная перспектива. «Мировые экономические исследования», 2007, №10); 赵玉明. 积极推进新丝绸之路经济带建 设和欧亚经济联盟建设战略对接合作. Zhào Yùmíng. Jījí tuījìn xīn sīchóu zhī lù jīngjì dài jiànshè hé ōu yà jīngjì liánméng jiànshè zhànlüè duìjiē hézuò (Чжао Юмин. Активное создание и развитие Экономического пояса нового Шелкового пути и создание стратегии сотрудничества с Евразийским Экономическим Союзом) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. проректора по научной работе СПбГЭУ, д-ра экон. наук проф. А.Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. 249 с. С.93-96.

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

Государства-члены Евразийского экономического союза являются ключевыми странами вдоль «Экономического пояса Шелкового пути». Консенсус обсуждения и совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» заключается в объединении стратегий, планов, систем и проектов развития обеих сторон. В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение «Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс, один союз» (кит.«一带一盟» - «и дай, и мэн»)[17]. Тема «Один пояс, один союз» является топовой для исследований в КНР. Контент - анализ научных исследований и публикаций китайских экспертов[18] показал, что современные

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

[18] 万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5期. (Ван Цинсонг. «Один пояс, один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // «Оу я цзинцзи», 2016. № 5). 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接. «欧亚经济» 2016年第5期. (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // «Оу я цзинцзи», № 5, 2016). 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财经. (Китай предоставит 60 миллиардов помощи участникам инициативы Один пояс, один путь в ближайшие 3 года). URL: https://business.sohu.com/20170514/ n492960927.shtml. 何伦志.闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础. 困境、模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // «Элосы дун'оу чжун я яньцзю», № 2, 2017). 冯玉军. 论 “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径. «欧亚经济»2016年第5期. (Фэн Юйцзюнь. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // «Оу я цзинцзи», № 5, 2016). 刘清才.支继超.中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径. «东北亚论坛»2016年第4期. (Лю Цинцай, Чжи Цзичао. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // «Дунбэй

я луньтань», № 4, 2016). 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一盟” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期. (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз // «Элосы дун'оу чжун я яньцзю», №2, 2017 г.). 向洁.何伦志.闫海龙. 区域经济一体化:“一带一盟” 对接之基础,困境模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究» 2017年第 2 期. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // «Элосы дун'оу чжун я яньцзю», № 2, 2017). 孙力.“一带一盟对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁. (Сунь Ли. Один пояс - один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // «Оуя цзинци», № 5, 2016). 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景. «西伯利亚研究» 2017年第3期. (Гун Яньхуа: «Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза». «Сиболия яньцзю», №3, 2017). 展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接. «国际经评论»2017年4期. (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // «Гоцзи цзин пинлунь» № 4, 2017). 张宁. “一带一路” 建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期. (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // «Оу я цзинцзи», № 4, 2017.
张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一盟”对接. «欧亚经济»2016年第5期. (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс, один союз» // «Оу я цзинцзи», № 5, 2016). 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带” 对接的障碍. «欧亚经济»2016 年第5期. (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // «Оуя цзинци», № 5, 2016). 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景. «中国高校社会科学»2015年第6期. (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // «Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ», № 6, 2015). 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.«内蒙古财经大学报» 2017年第 5期. (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура // «Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао», №5, 2017). 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期. (Чай Ю. Ван Сяоюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // «Оу я цзинцзи», 2018. № 5). 欧阳向英 . 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第 2期. (Оуян Сянъин. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // «Элосы дун'оу чжун я яньцзю», 2016 г., № 2. С.63-74. 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期. (Ван Сяньцзюй. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая // «Сиболия яньцзю», № 4, 2016 г.). 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第2 期. (Ван Янфан, Чен Шумэй. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // «Ятай цзинцзи» №2, 2017). 王海滨. 论 “一带一盟” 对接的现实与未来.«东北亚论坛»2017年第2期. (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // «Дунбэй я луньтань», № 2, 2017). 王海燕. “一带一盟” 对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5期. (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс, один союз // «Оуя цзинци», № 5, 2016). 谢晓光. 生官声.:“丝绸之路经济带” 与

международные исследования в КНР выходят на новый уровень объективности: существенно снизилась идеологическая составляющая, в современных экономических исследованиях, помимо марксистского подхода, стали использоваться классические и современные теории экономического анализа. Необходимо отметить, по большей части единство экспертных мнений, основанное на постулате неизменного следования национальным интересам.

«Поворот России на восток» и укрепляющееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызывает озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада и не обделена вниманием западных аналитиков[19]. Контент-анализ зарубежных работ по исследуемой

欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版),2016年第6期. (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // «Ляонин дасюэ сюэбао» (издание по философии и социальным наукам), № 6, 2016). 陆兵. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报 (哲学社会科学版), 2016 年第 2期. (Лу Бин: «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // «Шихэцзы дасюэ сюэбао» (издание по философии и социальным наукам), № 2, 2016 г).

[19]Andrea Kendall-Taylor and David Shullman (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests. Can Washington Act Before It’s Too Late? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests (date of the application 28.10.2020). Andrew E. Kramer (2019). Huawei, Shunned by U.S. Government, Is Welcomed in Russia // New York Times, June 6. URL: https://www.nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html (date of the application 03.11.2020). Bobo Lo and Fiona Hill (2013). Putin’s Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution, July 1. URL: https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east (date of the application 23.10.2020). Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell (2019).The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition (date of the application 23.10.2020). Elbridge A. Colby and David Ochmanek (2019). How the United States Could Lose a Great-Power War // RAND Corporation, October 30. URL: https://www.rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html (date of the application 23.10.2020). Elizabeth Wishnick (2015). Russia and China Go Sailing // Foreign Affairs, May 26. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing(date of the application 05.11.2020); Ethan Meick (2017). China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation, U.S.-China Economic and Security Review, March 20. URL: https://www.uscc.gov/sites/ default/files/ Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20 Level%20of%20Cooperation.pdf (date of the application 03.11.2020); Franz-Stefan Gady (2015). Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // Diplomat, August 24. URL: https://thediplomat.com/2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan (date of the application 03.11.2020); Gilbert Rozman (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum,

проблематике показал, что, помимо имеющихся объективных академических исследований, в некоторых западных публикациях присутствует оттенок субъективизма и агрессии. Исследования западных экспертов имеют диаметрально противоположные точки зрения: часть проанализированных работ наполнена скептическими отзывами по поводу качества и устойчивости «геополитического поворота России на восток» и прочности альянса РФ и КНР. Присутствует также альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»[20] .

December 1. http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia (date of the application 26.10.2020). Guardian (2019). China's Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian, June 6. URL: https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/ chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia; Leon Aron (2019). Are Russia and China Really Forming an Alliance? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance(date of the application 28.10.2020). Maria Shagina (2020). Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf (date of the application 03.11.2020).Michael Kofman (2018). Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // Russia Matters, September 10. URL: https://www.russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation (date of the application 03.11.2020). Michael Kofman (2019).Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle, November 29. URL: https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente (date of the application 03.11.2020). Robert D. Blackwill (2020). Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // Council on Foreign Relations, Council Special Report No. 85, January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (date of the application 23.10.2021). Rodion Ebbighausen (2017). China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // Deutsche Welle, July 24. URL: https://www.dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926 (date of the application 05.11.2020). Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A. (2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/ russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 25.10.2021).
Russia's Pivot to Asia // Economist, November 26. URL: https://www.economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia; Simon T. Wezman (2017). China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute, July 5. URL: https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/ china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales (date of the application 07.11.2020). The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS), May 2019. URL: https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019 (date of the application 03.11.2021).

[20]Andrea Kendall-Taylor and David Shullman (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests (date of the application 20.10.2021).

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

Научная и общественная значимость проекта исследования обусловлена национальными интересами Российской Федерации в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г., где транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики и одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство.

ГЛАВА 1. ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ. ПРОБЛЕМЫ КООПЕРАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ

1.1. Российско-китайское сближение. Возможности и вызовы

Российско-китайское сотрудничество в новом веке развивалось по восходящей. После подписания договора 2001 г., окончательно нормализовавшего отношения, стороны в растущей мере обнаруживали близкие или идентичные подходы к современному мироустройству и прилагали немалые усилия к обогащению диалога новыми направлениями – будь то сотрудничество во вновь созданных международных организациях (ШОС, БРИКС), контакты между силовыми структурами или культурные связи. Общим мнением было признание экономического взаимодействия относительно отставшей частью отношений, хотя и здесь есть достижения: в 2000-2017 гг. товарооборот вырос более чем в 10 раз (с 8 до 84 млрд. долл.), т.е. чуть больше, чем рост внешней торговли Китая в целом. В 2018 г. торговля двух стран достигла 107 млрд. долл.[21].

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

С другой стороны, на мировом рынке Китай предъявляет растущий и устойчивый спрос на традиционные товары российского экспорта (в 2018 г. общий китайский импорт нефти вырос на 10%, а природного газа на 32%), обладает ценным опытом воплощения инноваций в форму промышленной продукции, обладает высоким технологическим потенциалом. Иными

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

словами, подъем Китая открывает для нашей страны немалые дополнительные возможности (в том числе в плане замещения импорта), особенно ценные в условиях кризиса в отношениях с Западом.

Многое зависит от общего климата отношений. В середине 10-х годов близость подходов Китая и России к основным проблемам современного мира была усилена как относительным ослаблением США из-за войн и кризисов, так и ростом их давления на Пекин и Москву, вынуждающим их искать противовесы[22] . Среди аналитиков завязалась дискуссия о возможности или необходимости заключения между Пекином и Москвой военного союза. Среди сторонников можно отметить Янь Сюэтуна, связывающего такой альянс с новой биполярностью мира[23] . Другой китайский аналитик, Фэн Хуэйюнь, считает, что, если линия США будут слишком жесткой в вопросах нефтяных цен, Украины и продвижения НАТО, если перебалансировка против Китая на Тихом океане зайдет слишком далеко – «то все это может привести Россию и Китай к формальному союзу, даже учитывая, что подобный союз и не является их первоочередной целью»[24] . Фу Ин, наоборот, полагает подобный союз противоположным внеблоковой стратегии Китая[25].

Эксперт по вопросам безопасности Ричард Вейц, отмечал, что США могут предпринять энергичные попытки введения санкций с целью ограничения российско-китайского военно-технического сотрудничества (такие санкции были введены 20 сентября 2018 г.). «Однако, – пишет Р. Вейц, – такая стратегия содержит риск еще большего сближения России и Китая»[26].

---

[22] Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и евроазиатский проект Китая // Азия и Африка сегодня, 2016. № 7. С. 2 – 10.

[23] Yan Xuetong. Inertia of History: China and the World in the Next Ten Years. Beijing: China CITIC Press, July 2013.

[24] Feng Huiyun. Will China and Russia Form an Alliance Against the United States? Copenhagen: Danish Institute forInternational Studies. 2015. URL: http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015 /diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf (accessed: 20.10.2021).

[25] Fu Ying. How China Sees Russia. URL: https://www.foreignaffairs.com /articles/china/2015-12-14/how-chinasees-russia (accessed: 23.10.2021).

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

Близкое понимание проблемы у Роберта Саттера, считающего, что «политика и поведение США являются наименее определенной переменной, оказывающей влияние на российско-китайские отношения»[27].

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

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

При этом сферами пересечения интересов стратегических партнеров в регионе являются: доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; контроль над стратегическими отраслями промышленности; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона и возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; усиление геополитического влияния в ЦА; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении местного населения[28].

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия предпринимает попытки возвращения в регион в качестве лидера интеграционных процессов. При этом и Россия, и Китай стремятся к минимизации западного экономического, политического и военного присутствия. Пекин также озабочен вопросами безопасности и развития своих

[27] Sutter R. China-Russia Relations. Strategic Implications and U.S. Policy Options. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Report, No. 73, September 2018. P. 12. 13

[28] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016 URL: https://book. ivran.ru/f/aristova-lbsemenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf (дата обращения: 18.10.2021).

«тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР[29].

Очевидно, что Россия, признающая важность региона ЦА для усиления своих международных позиций, не может сегодня рассчитывать только на сохраняющиеся со времен СССР межгосударственные и межкультурные связи. В этом контексте современный прагматичный подход КНР позволяет Пекину достаточно эффективно заполнять «пустоты» в экономических и культурных нишах. Политика Китая заключается в последовательном развитии экономического сотрудничества на двустороннем уровне с государствами ЦА и поддержании политической стабильности в регионе[30].

Взаимное дополнение есть и в транспортной сфере. Россия и страны ЦА заинтересованы в развитии транспортного направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию и развивают меридиональные коридоры по направлению Север-Юг. Китайская инициатива «Один пояс - один путь» направлена на продвижение широтных транспортных коридоров с востока на запад[31].

Транссибирский маршрут, проходящий по территории РФ на 84%, является основой евразийского транзитного потенциала России. На текущий момент, по оценкам экспертов, магистраль находится на пороге предела пропускной способности. На модернизацию Транссиба и БАМа запланировано выделить 560 млрд рублей. Реконструкция смогла бы увеличить пропускную способность обоих маршрутов к 2020 г. до 124.4 млн тонн в год[32]. Даже при этом взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ ставятся под сомнение зарубежными партнерами: тарифная

[29] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНРЦентральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.
[30] Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 224 с. С. 62.
[31] Байкинова А. Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL: http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html (дата обращения: 23.10.2021).
[32] Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: https://versia.ru/ rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennyx-na-neyo-milliardov (дата обращения: 08.11.2021).

конкуренция с морскими перевозками, отсутствие электронной таможни, отсутствие правовой базы международного грузового транзита.

Для России экономически выгодна диверсификация маршрутов через ЦА в рамках китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь ввиду, что северный коридор экономического пояса на протяжении 2.7 тыс. км проходит по российской территории и составляет 25% от длины маршрута (49% с учетом территории ЕАЭС). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Китая[33].

У Китая есть явный интерес к стабилизации региона и его успешному экономическому развитию, ведь, помимо прочего, регион превратился в стратегически важного поставщика энергоресурсов в КНР. Можно согласиться с мнением, что это не повлияло на российско-китайское сближение и привело к образованию в ЦА «китайско-российского кондоминиума, который обеспечивает интересы Москвы и дополняет структуру двусторонних отношений»[34].

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

[33] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.
[34] Rumer E.B. Russia's China Policy: This Bear Hug Is Real / Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July 2017. P. 24.

фундаментальных дефицита азиатского хозяйства – пашни и воды, представляется естественным направлением специализации российского хозяйства.

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

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

1.2. Анализ подходов России и Китая при реализации совместных транспортных проектов

Великий Шёлковый Путь из Китая в страны Европы, объединяя сеть караванных дорог, пересекающих государства Центральной Азии, исторически оправдал себя. Расширялись торговля, культурно-экономические связи стран. Этот маршрут не теряет своей актуальности и остается важным в наши дни. Предложенный КНР проект нового Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП) поднял на новый уровень значение международных

торговых связей. В настоящее время предложенный проект ЭПШП включает не только перевозку товаров, но и туристическую сферу, развиваются новые проекты в сфере международной цифровой связи и т.п.

Транспортные пути ЭПШП через Россию и Казахстан могут принести странам доход от транзитных перевозок за счет выгодного геополитического положения. Железнодорожные перевозки в Европу из Китая по территории РФ (Китай – Казахстан – Оренбург, Казань – Москва – С-Петербург) – Западная Европа повлияют на ускоренное экономическое развитие прилегающих к ЭПШП районов. Участники проекта ЭПШП являются не только транзитерами, но и получают новые необходимые для себя товары и услуги, новые транспортные проекты, включающие строительство инфраструктурных объектов, реконструкцию и увеличение длины железнодорожных путей, строительство мостов, станций, развивается автодорожная сфера, вводятся необходимые для совершенной работы транспортно-логистические центры и т.д.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры, проекты ЭПШП подразумевают улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействия в валютно-финансовой системе при региональных организациях (ШОС, ЕАЭС), расширение культурного и научного обмена. По данным председателя Экспортно-импортного банка Китая Чжана Цинсуна, на данный момент кредиты, выданные странам — участникам инициативы ОПОП, превышают 1 трлн юаней (порядка $149 млрд)[35].

КНР выдвинул проект ЭПШП с учетом исключительно национальных интересов своей страны, создания наиболее благоприятных условий для экономики Китая, социальной сферы, стимулирования развития своих центральных и западных регионов. Эти области КНР занимают 86%

[35]Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes (Дата обращения: 18.03.2021).

территории страны, где проживает 58% населения. В то же время он предоставляют только 15% внешнеторгового оборота, 16% ПИИ[36]. В период 2013 – 2018 гг. китайская сторона выделила на проекты ЭПШП в виде инвестиций и кредитов более 1 трлн. юаней (149 млрд. долл.) [37].

В период до 2021 гг. в КНР запланировано совместно с соседними странами продвигать 6 экономических коридоров (КНР – Монголия – РФ); Центральный Китай – Западная Азия; КНР – страны Индокитая; КНР – Пакистан; Бангладеш – КНР- Индия- Мьянма. Часть планов уже выполнена. Проект ЭПШП – это крупнейший экономический проект, включающий множество стран, в том числе страны ШОС. Дорожные пути не ограничиваются перевозкой товаров и грузов, но предполагают нефте- и газопроводные проекты. Будет проходить расширение и обмен технологиями, научными и культурными данными.

Для России проведение транспортных путей, не захватывающих ее территорию, содержит потенциальные упущенные выгоды для экономики. Создается конкуренция российскому Северному Морскому Пути, Транссибу. Однако, в настоящее время Китай пересматривает свое отношение к Северному Морскому Пути, учитывая, что перевозка товаров морем дешевле и, в данном случае, короче сухопутного (отсутствуют многочисленные границы государств, таможенный контроль и др. [38].

Участие России в проекте ЭПШП, по оценке экспертов, потенциально может принести определенные дивиденды для России. Во-первых, это возможность интеграции в транс-евразийские транспортные коридоры для закрепления положения в сфере транзитных перевозок. Благодаря этому появится возможность ускорение модернизации железнодорожной

[36]Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up. URL: http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040 1298984.shtml (дата обращения: 18.03.2021).
[37]Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes (дата обращения: 18.03.2021).
[38]Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

инфраструктуры страны. Во-вторых, повышение инвестиционной привлекательности российских территорий, через которые будет проходить ЭПШП. Это может способствовать активизации всех сфер экономики, развитию инфраструктуры, ускорению окупаемости инвестиций за счёт увеличения транзита по российской территории. В-третьих, усиление и расширение сотрудничества со странами ЭПШП в противовес западным санкциям, в том числе в рамках стратегических проектов, например, энергетических. В-четвертых, улучшение ситуации за счёт ускоренного экономического развития всех задействованных стран по пути следования ЭПШП будет способствовать уменьшению проблем политико-экономического характера и нестабильности стран региона (Афганистан, Пакистана)[39].

Потенциальным дивидендам экспертное сообщество противопоставляет вполне реальные риски для России. Некоторые из них - уже свершившийся факт. Как уже указывалось выше, это - использование «обходных» маршрутов ЭПШП. Это снижает транзитную роль России и оказывает политико-экономическое давление на РФ. Так же развитие маршрута КНР-ЦА-РФ-Европа обходит регионы Сибири и Дальнего Востока. Незначительное использование транссибирской магистрали могут исключить такую позитивную экономическую сторону, как развитие данных регионов[40].

Для России, имеющей задачу подъема экономики Дальнего Востока, проведение транспортных путей ЭПШП через центральноазиатский регион с дальнейшим транзитом по территории РФ менее предпочтительны. Приоритетом остаются транспортные проекты с использованием модернизированной Транссибирской магистрали и прилегающие маршруты. Реализация транзитного потенциала России, который сейчас используется лишь на 5–7%, возможна только при комплексном развитии крупных

[39]Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.
[40] Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

транспортных коридоров в направлениях Запад – Восток (с использованием Транссиба), Север – Юг (побережье Балтийского моря – Персидский залив) и Северного морского пути[41].

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

В этой связи Российское участие в проекте ЭПШП видится оптимальным через коллективный формат Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Одной из главных задач успешной работы транспорта по территории ЕАЭС является задача создания логистических центров. Для более слаженной и оперативной работы создана Евразийская экономическая комиссия. Наибольшие успехи имеются в сфере железнодорожных перевозок. Вновь создана объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). По границам стран ЕАЭС при автомобильных перевозках организован четкий таможенный контроль. На период 2016-2025 гг. была принята программа постепенной либерализации каботажных автоперевозок. Рассматриваются единые правила перевозки водным и авиатранспортом по территории стран ЕАЭС. Для успешной работы сферы транспорта стран ЦА, РФ и Казахстана при осуществлении проекта ЭПШП необходимы большие средства и работы по реконструкции старых железных и автодорог, возведение новых. Действующие пути сообщения по территории стран ЦА и РФ (железные дороги, порты, станции, подвижной состав, локомотивы, суда и др.) в большей части имеют разную степень технической изношенности и требуют

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

реконструкции. Складские помещения стран ЦА и Казахстана также не отвечают, большей частью, современным запросам. Доля складов высокого класса А, осуществляющих комплексную работу с грузом (прием, складирование, отправка до пункта назначения, вместе с упаковкой грузов, маркировкой) составляет не более 30% от общего числа складов в странах ЕАЭС[42] . В то же время в Европе это число 70-80%[43].

В настоящее время сопряжение проектов ЕАЭС с китайскими планами ЭПШП может быть экономически выгодно для участников. Все стороны заинтересованы в эффективной работе транспортно-логистической сферы. КНР финансирует большую часть транспортных и инфраструктурных проектов на территории ЦА. Для успешной работы транспорта страны ЦА и Казахстана и КНР необходимо качественно изменить транспортно-логистический рынок этих стран. Для успешного сопряжения проектов на повестке дня стоит большая и кропотливая работа по оптимизации стоимости авто- и железнодорожных перевозок по территории ЕАЭС: странам необходимо снижать разницу в стоимости с 2-2,5 раз до 1-1,5 раз[44]. Внедрения современных цифровых технологий в области транспортных передвижений, цифровой логистики, систем электронного обмена информацией окажет позитивное влияние на экономику стран-участниц. Такой подход сможет сократить сроки пассажирских и грузовых перевозок, улучшит условия транзитных перевозок.

В сотрудничестве КНР со странами ЕАЭС планируется согласование направления транспортных путей, проекты, механизмы реализации и вложения инвестиций в рамках принятых национальных экономических программ. В России при содействии Минэкономразвития РФ предполагается

[42]Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: http://eurasian-studies.org/archives /4074 (дата обращения: 22.02.2021).
[43]Россия выезжает на Шелковый. URL: http://www.inozpress.kg/news/view/id/50199 (дата обращения: 19.02.2021).
[44]ЕАЭС и Китай: риски сопряжения. URL: https://365info.kz/2018/10/eaes-i-kitaj-riski-sopryazheniya (дата обращения: 19.02.2021).

выделить территории «опережающего экономического развития», которые могли бы войти в ЭПШП.

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

1.3. Интеграционные стратегии РФ и КНР

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общностей их задач и целей. В самом общем геополитическом плане совпадение интересов КНР и России в ЦА обусловлено неприятием обеими сторонами перспектив формирования однополярной, жесткой и иерархичной структуры международных отношений. И Россия, и Китай осуждают стремление США распространить свою монополию по всему миру[45].

Географическое положение территории России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена межконтинентальной транспортной системы. Это геополитическое обстоятельство необходимо особо учитывать при прогнозировании развития международных транспортных коридоров в целях повышения привлекательности и конкурентоспособности новой транспортной системы. В условиях усиливающихся интеграционных процессов, всесторонне охвативших мировую экономику, понятие транспортного коридора приобрело конкретный и законченный смысл как направление устойчивого грузопотока

[45] Семенова Н. К. Концептуальные основы транспортной политики России и Китая в Центральной Азии // Восточная аналитика, №2, 2019. С.92-96.

внутри континентов или отдельных стран, как зона концентрации различных видов транспорта и комплексного развития транспортной инфраструктуры[46].

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г.[47] транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики. Одним из перспективных путей реализации национальной транспортной стратегии является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Применительно к транспортной политике задача заключается в том, чтобы определить место и роль России в постбиполярной системе международных отношений, осознать и сформулировать ее национальные интересы и последовательно реализовывать, и защищать эти интересы на международной арене, в том числе в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт.

В этой связи необходимо выделить ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена. Во-первых, возрастающая конкуренция[48]. Все более заметными становятся попытки центров силы изолировать Россию от динамично формирующихся грузовых и транспортных потоков мировой экономики, стремление ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Роль транспортного развития в этом отношении трудно переоценить. Мировая торговля формирует постоянно растущие потоки

---

[46] Семенова Н.К. Интеграционные стратегии РФ И КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового Пути. URL: https://mlsd2020.ipu.ru/proceedings/1100-1106.pdf (дата обращения 28.11.2021)

[47] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р). URL: http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/ (дата обращения 28.11.2021)

[48] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: «Белый Ветер», 2017. 216 с. (дата обращения 28.11.2021)

капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами, при этом международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы. В результате транспортная среда в глобальном масштабе обретает свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом экономического и политического влияния.

На южном направлении конкуренцию составляет транспортный коридор ТРАСЕКА. Во второй половине декабря 2012 г. в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Турции вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия[49]. С момента старта в начале 90-х гг. реализации проектов, входящих в Программу международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, объемы грузоперевозок по коридору выросли в триста раз. Европейский союз в рамках ТРАСЕКА реализовал 85 проектов на общую сумму 187 млн евро. В целом, в рамках коридора в развитие транспортной инфраструктуры было вложено четыре миллиарда евро. В настоящее время по коридору ТРАСЕКА перевезено порядка 1 млрд тонн грузов, из которых половина пришлась на углеводородные ресурсы. В ближайшей перспективе перевозки товаров из Китая через страны Центральной Азии, порты Каспийского моря в направлении Азербайджана и далее по железнодорожному коридору Баку-Тбилиси-Карс и тоннелю Мармара через пролив Босфор — в Европу[50].

Россия в евро-азиатском направлении противопоставляет давно

---

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

[50] В Баку обсудили транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия — ТРАСЕКА. URL: http://casp-geo.ru/v-baku-obsudili-transportnyj-koridor-evropa-kavkaz-aziya-traseka/(дата обращения 28.11.2021)

известный коридор Север – Юг. Коридор опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал.

Во-вторых, это замедленные темпы реализации экономических и социальных реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации страны и чрезвычайной сложности управления необъятными пространствами регионов.

В-третьих, особенности транспортной системы (ТС), а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительными сроками создания новых типов технических средств и т.п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

Необходимость инновационного развития российской экономики и обеспечение национальной безопасности РФ стимулировали всплеск интеграционных инициатив на постсоветском пространстве (СНГ, ТС, ЕврАзЭС, ШОС, ОДКБ и др.). За годы, прошедшие с момента распада СССР, процессы региональной интеграции, в основном инициированные Россией, позволили накопить существенный опыт в организации и реализации интеграционных проектов.

Интеграцию можно определить как добровольный, объективный, осознанный и направленный процесс сближения, взаимоприспособления и сращивания национальных политических и финансовых систем, обладающий потенциалом регулирования и развития, основанный на интересе

самостоятельных субъектов[51]. Теоретические определения интеграции обоснованно дают несколько идеалистические представления о процессе, т.н. ориентир, к которому следует стремиться. Но на практике «интересы самостоятельных субъектов» иногда настолько превалируют над идеей осознанного процесса сближения, что могут поставить под вопрос потенциал регулирования и развития интеграционного объединения. По этой причине оказались нежизнеспособными большая часть проектов экономической и военно-политической интеграции в формате СНГ, а также попытка России создать Единое экономическое пространство с Украиной, Белоруссией и Казахстаном (2003 г.). Не находит поддержки инициатива РФ по созданию Евразийского союза.

Есть мнение, что объективной причиной не всегда позитивного опыта в российской интеграционной политике, в том числе, является отсутствие у России полноценной долгосрочной интеграционной стратегии. «В настоящее время, интеграционная стратегия России подменяется совокупностью зачастую противоречивых и нескоординированных внешнеполитических концепций и локальных стратегий, во многом дублирующих и перекрывающих друг друга, хотя и обосновывающих в целом высокую значимость интеграции на постсоветском пространстве в контексте реализации внешнеэкономических и военно-стратегических интересов РФ» [52].

Турбулентная международная ситуация последних лет в отношениях РФ с Западом сместила акценты и заставила переосмыслить ключевые элементы новой внешнеполитической доктрины: «В результате процесса глобализации складываются новые центры экономического и политического влияния. Происходит рассредоточение мирового потенциала силы и развития, его смещение в Азиатско-Тихоокеанский регион. Сокращаются возможности

[51] Челядинский А.А. Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений, № 1. 2009. С.29.
[52]Перебоев В.С. Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия: дис. кандидата полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. 230 с. С.3- 8.

исторического Запада доминировать в мировой экономике и политике»[53]. При этом констатируется тот факт, что «проводимый США и их союзниками курс на сдерживание России, оказание на нее политического, экономического, информационного и иного давления подрывает региональную и глобальную стабильность, наносит ущерб долгосрочным интересам всех сторон, противоречит возрастающей в современных условиях потребности в сотрудничестве и противодействии транснациональным вызовам и угрозам»[54]. Доктрина В.В. Путина «глобализации через регионализацию» исходит из того, что процесс глобализации мира должен идти не из единого центра, охватывая одной сетью всю планету, а идти через развитие региональных интеграционных объединений, опирающихся не только на экономические интересы и связи, но и на целостное культурно-цивилизационное ядро. Иными словами, на повестке дня реинтеграция постсоветского пространства в новой прогрессивной форме. Зачатки таких региональных объединений уже имеются – это Евразийский экономический союз (ЕАЭС)[55].

2010-2014 гг. были ознаменованы активизацией России на центральноазиатском направлении в сферах безопасности, энергетики и других областях. Данный тренд был достаточно подробно изучен в российском и центральноазиатском экспертном сообществе. РФ в 2014-2015 гг. предлагала странам региона свою модель интеграции, альтернативную китайской, американской и турецкой. В основном российский подход базировался на механизмах Таможенного и Евразийского союзов того времени. Это ставило местные элиты перед жёстким стратегическим выбором, который ограничивал прежнюю маятникообразную модель их

---

[53] Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». URL: http://kremlin.ru /acts/bank/41451 (дата обращения 28.11.2021)

[54] Концепция внешней политики Российской Федерации Утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 30 ноября 2016 г. URL: http://www.scrf.gov.ru /security/international/document25/ (дата обращения 28.11.2021)

[55] Семенова Н.К. Интеграционные стратегии РФ И КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового Пути. URL: https://mlsd2020.ipu.ru/proceedings/1100-1106.pdf (дата обращения 28.11.2021)

внешнеполитического поведения.

Информация о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС) внешне была воспринята в Пекине спокойно и, даже, с одобрением. В действительности в 2014 - 2015 гг. это известие вызвало нешуточный всплеск внимания и достаточно сдержанные оценки в Китае. Китайское руководство выказывало определенное напряжение по поводу откладывающейся реализация проекта создания в зоне ШОС Зоны свободной торговли (ЗСТ), подготовленной КНР еще в 2004 г. и отсутствие реальной интеграции, в которой бы участвовал Китай. По мнению китайских экспертов, Китаю надлежит подойти к Евразийскому экономическому союзу «осмотрительно, внимательно вникнуть в суть дела. Нам следует, как минимум, оказать России моральную поддержку, не вставлять ей палки в колеса, не чинить препятствий, умеренно участвовать в деятельности союза, с одобрением следить за его успехами, видеть перспективу и строить на этом основании далеко идущие планы»[56]. Китайцы были озадачены институционализацией ЕАЭС в связи с перспективой интеграции большинства стран ШОС в данную структуру. Из Поднебесной стали поступать предложения подумать над идеей приглашения Китая в качестве наблюдателя в Евразийский экономический союз.

РФ, используя средства политического стимулирования, форсирует развитие экономической интеграции на качественно новом уровне. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции и, на наш взгляд, для этого уже есть основания. На сегодняшний день членами ЕАЭС являются пять государств: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. В 2018 г. в качестве государства наблюдателя к организации присоединилась Республика Молдова. Действуют соглашения о Зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом (2016), Ираном (2018) и Сингапуром (2019) . В 2018 г. подписано

[56]李兴：俄推动欧亚联盟，中国乐见其成 (Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) // *Хуаньцю шибао,* 09.06.2013 URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_ world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 07.09.2021) (кит.)

соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголия, Сингапур, Камбоджа, Греция, Марокко, Иордания, Фарерские острова, Молдавия, Куба, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андское сообщество. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом. В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 50 государств», заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на «правительственном часе» в Государственной думе РФ. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

В то же время, ведущие мировые акторы, реализуя свои интересы в регионе, предлагают свои альтернативные интеграционные проекты. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60 процентов населения мира и 30 процентов мирового ВВП[57]. Участие РФ в китайском проекте, в частности в его сухопутной части Экономическом поясе Шелкового пути (ЭПШП) видится не только в двустороннем формате, но и через взаимодействие Евразийского Экономического Союза с ЭПШП.

[57] Garcia-Herrero A. China's belt and road initiative: can Europe expert trade gains? // Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative. Oliver Wyman. 2017. URL:http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (дата обращения: 02.09.2021).

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

Политика глобального возвышения КНР прямо декларирует намерение, в рамках общей идеи мировой либерализации торговых режимов, начать со странами «пояса и пути» обсуждение возможностей создания зон свободной торговли, совместного продвижения таких мер, как устранение/снижение тарифных барьеров, унификация таможенных и других регулирующих торговлю процедур. Это же касается сферы инвестиций, которую китайское руководство, скорее всего, планирует сделать двигателем торговли. Инвестиционные же свободы планируется распространить на самый широкий спектр промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых, развития многих видов энергетики, включая ядерную[58].

В рамках инициативы ЭПШП китайское руководство попытается создать в Евразии большую международно-экономическую «нишу», куда можно будет «вкладывать» практически все проекты, планируемые во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах КНР, – от транспортных до гуманитарных и туристических[59].

Осуществляя свою внешнюю транспортную стратегию «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних форматах. Наши политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем, сложившийся к настоящему времени, не гарантируют приоритет в транспортной интеграции. На первое место ставятся

[58]Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, том 20, 2015 // Бесплатная научная библиотека КиберЛенинка. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/novye-shelkovye-puti-kitaya-printsipy-i-parametry-ofitsialnoy-dorozhnoy-karty#ixzz4KnRjzAB7 (дата обращения: 07.09.2021).

[59] Звягельская И.Д., Казанцев А.А., Кузьмина Е.М., Лузянин С.Г. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Рабочая тетрадь РСМД, № 28. М.: НП РСМД, 2016. 52 с. С.34.

экономические и технические факторы: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности; минимальные издержки в правовом, технологическом (количество перегрузок) и административном поле. По этим показателям транзитный потенциал РФ имеет преимущество, по сравнению с маршрутами в обход России, но проблема видится в замедленных темпах принятия стратегических решений и реализации стратегических проектов, неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.

Отношения России и Китая в Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество». То есть, обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их как повод к открытому соперничеству. Китай проводит «политику приспособления к изменяющейся обстановке» и всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны к странам Центрально-Азиатского региона.

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

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия стремится к минимизации западного экономического и политического присутствия и возвращению в регион в качестве динамичного экономического актора. Китай тоже стремится противостоять однополярной системе и доминирующему

положению США на экономическом, политическом и военном уровнях. Пекин так же озабочен вопросами безопасности и развития своих «тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР.

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток-Запад. Но ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север-Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию).

Примечательно, что проект «Один пояс, один путь», особенно его евразийская часть – ЭПШП, ориентируется на страны со сложившейся сырьевой специализацией, предлагая, в частности, сотрудничество в области глубокой переработки топлива и сырья вблизи мест их добычи. Привлекательно для стран-партнеров сформулированы рекомендации китайским компаниям, работающим за рубежом: в части локализации производства, увеличения занятости местного населения, социальной и экологической ответственности и т.п. Что касается развивающихся и переходных стран, попавших в зону «пояса и пути», то для них китайские инициативы могут стать и возможностью, и угрозой – в зависимости от способности найти удовлетворительные ответы на этот вызов.

Сближение ЕАЭС и ЭПШП отвечает задачам сопряжения, поставленные руководством двух стран в 2015 г. Фактически, через российско-китайскую энергетическую кооперацию и транспортное сопряжение на региональном центральноазиатском пространстве может сформироваться политически более интегрированное и единое сообщество. Координатором и своеобразным диспетчером данного процесса может выступить ШОС, которая отвечает основным требованиям формирования такого сообщества.

Китай намерен участвовать в жизни ЕАЭС от имени ШОС, в частности, с очередным предложением по созданию зоны свободной торговли в регионе. Более глубокая интеграция в формате «РФ-ЦА-КНР» позволит странам региона прийти к согласованной - внешнеэкономической политике, выработке единых норм и законов, увеличению эффективности сотрудничества. Это обстоятельство потенциально может оказать стабилизирующее воздействие, как на региональную политику, так сферу безопасности[60].

Начальник канцелярии по исследованию Центральной Азии Института стран Восточной Европы и Центральной Азии Китайской Академии социальных наук, исследователь У Хунвэй откровенно отметил: «На будущем пути развития ШОС Китаю предстоят испытания. Первый негативный фактор исходит из западных стран и США. Особенно после перемещения стратегического центра США на восток, ожидаются более усиленные сдерживания Китая. США будут привлекать к себе важные и соседние с Китаем районы, в частности – Центральную Азию. Второй негативный фактор – Россия инициирует внутреннюю интеграцию СНГ. Как рационально относиться к Евразийскому союзу – это станет, скорее всего, очень сложным и острым вопросом для Китая»[61].

Возможно, что одна из задач России после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе» (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.)[62], – это продвигать позитивный образ ЕАЭС, как не ущемляющего интересы КНР, сочетая это с конкретными шагами по реализации проекта сопряжения. Закрепление за Китаем статуса стратегического партнера ЕАЭС позволит России избежать противодействия КНР в Средней Азии, где сконцентрированы прикаспийские и казахстанские углеводородные ресурсы.

---

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

[61] Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm (дата обращения: 25.09.2021).

[62] Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года) URL: http://docs.cntd.ru/document/420205962 (дата обращения: 06.10.2021).

Есть еще одно обстоятельство, смягчающее политическую и энергетическую конкуренцию между Россией и КНР: при нарастающей роли ЦА как нового рынка сбыта, источников сырья, транзитного «коридора», партнера по сложному взаимодействию с Западом и соседями по Восточной Азии, - это характер региона как стратегического тыла для РФ и КНР. Для обоих государств регион – ключевой рубеж обеспечения безопасности и сохранения стабильности. Одновременно, финансируя экономики стран ЦА, Китай способствует и социально-экономическому развитию и укреплению своего тыла - развитию западных провинций, обеспечению безопасной среды по периметру границ СУАР[63].

В контексте развития МТК на евразийском пространстве необходимо отметить ряд позитивных событий. Во-первых, в 2014 г. подписано межправительственное Соглашение государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое будет содействовать развитию торгово-экономического сотрудничества между странами региона.

Современный МТК Западная Европа – Западный Китай, который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт–Петербурге, в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из аспектов евразийской интеграции. На российской стороне часть нового транспортного коридора совпадает с исторически сложившимся веками маршрутом – Северным шелковым путем. Старые дороги сейчас активно расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. В настоящий момент активно ведутся работы на участках автострады по территории Башкортостана и Татарстана.

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

Во-вторых, формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно рассматривать как общую территорию для транспортных коридоров.

В-третьих, активизация российско-китайского взаимодействия в транспортной сфере. Китай в последнее время неоднократно высказал заинтересованность в сотрудничестве с Россией в вопросах транспортной политики. За последние шесть лет объем китайских инвестиций в России вырос в четыре раза. Только лишь в первом квартале 2015-го показатель увеличился на 14% в годовом исчислении. Учитывая последние соглашения по итогам визита Си Цзиньпина, а также планы по развитию ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь», в Москве надеются на ускорение темпов сотрудничества в финансово-инвестиционной сфере[64]. Это позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада.

Знаковым событием стало совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелквого пути (ЭПШП) в мае 2015 г.. В подписанном 8 мая заявлении стороны заявили, что готовы «предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП», придерживаясь «принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов». В документе указывается на ШОС как координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем»[65].

---

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

[65]По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве // Центральное телевидение Китая. 2015. URL: http://www.cntv.ru/2015/05 /14/VIDE14315680839165 02.shtml (дата обращения: 25.10.2021).

В процессе реализации инфраструктурных проектов по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС необходимо учитывать возможные трудности и риски, связанные с потенциальным несовпадением национальных интересов заинтересованных региональных и внешних акторов по следующим параметрам: структура интеграционных и торговых режимов, транспорт и логистика, маршруты транспортировки нефти и газа, архитектура безопасности.

Вызовы в реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП:

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

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

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

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

5. Государства — члены ЕАЭС стараются сохранять контроль над такими сферами, как торговля услугами и инвестиции, что затрудняет переговоры о заключении прогрессивных соглашений о ЗСТ. Это порождает не только организационные трудности, но и разную степень готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательств по торговле услугами и инвестициям.

6. Формат ЕАЭС — Китай де-юре исключает из переговоров по сопряжению те страны Центральной Азии, которые сейчас не входят в ЕАЭС: Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Это ставит под сомнение создание единого региона Центральной Евразии, к чему сейчас стремится российское руководство.

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

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

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

Транспортная стратегия России на период до 2030 г. включает решение задач формирования транспортной сети без разрывов, ликвидацию диспропорций в уровне развития инфраструктуры отдельных районов страны, реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечение единства транспортной сферы. Присутствует возможность состыковки национальных транспортных путей с китайской инициативой Экономического Пояса Шелкового Пути. Китайская сторона не только предлагает

сотрудничество в рамках ЭПШП всем заинтересованным странам, но и уже разрабатывает конкретные предложения и проекты по сопровождающей инфраструктуре. Использование транзитного потенциала РФ рассматривается в качестве важной составляющей ЭПШП.

При всех имеющихся, внешне позитивных, тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в том числе и в экономической сфере, следует рассматривать как не простые. Взаимодействие с таким неординарным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса. При прагматическом подходе, для России важно четко понимать реальный расклад сил и постараться избежать постепенного превращения России в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

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

1.4. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП

Китайско-российские политические отношения и экономическое сотрудничество не совпадают по степени развития. По сравнению с политическими отношениями между Китаем и Россией двусторонние торгово-экономические отношения развиваются относительно медленно, что диссонирует с высоким уровнем всеобъемлющего стратегического партнерства КНР и РФ. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути

(ЭПШП) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) дает возможность изменить нынешнюю ситуацию. Успешное сопряжение ЕАЭС и ЭПШП может предоставить новые точки роста для экономического сотрудничества между Китаем и Россией и укрепить основу политических отношений между Китаем и Россией.

Евроазиатский Экономический Союз – международная организация региональной экономической интеграции была создана 29 мая 2014 г. государствами-членами ЕАЭС (России, Казахстан, Киргизия, Армения, Белоруссия). Ее целью было создание условий для стабильного развития экономики этих стран, в интересах повышения уровня национального хозяйства, создания единого рынка товаров, услуг, капитала, трудовых ресурсов. На экономическом фронте Россия активно продвигает процесс пространственной интеграции. В начале 2010 г. Россия выступила с инициативой создания Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. На этой основе в начале 2012 г. было создано единое экономическое пространство в модернизированной версии; в начале 2015 г. - Евразийский экономический союз. был официально запущен с целью к 2025 г. Обеспечить свободный поток товаров, услуг, капитала и рабочей силы в регионе каждый год.

Россия возлагает большие надежды на Евразийский экономический союз. В «Концепции внешней политики Российской Федерации» издания 2013 г.[66] говорилось: «Россия рассматривает задачу создания Евразийского экономического союза как приоритетную не только для наиболее эффективного использования взаимовыгодных экономических связей на пространстве СНГ, но и также стать открытым для других стран. Новая модель альянса - это модель, которая определяет будущее стран СНГ. Новый альянс основан на принципе универсальной интеграции и призван стать

[66] Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.) https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICkB6BZ29/content/id/122186 (дата обращения: 1.10.2021)

эффективным связующим звеном между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Перед лицом украинского кризиса, сирийского вопроса и экономических санкций Запада развитие Евразийского союза также сталкивается с различными трудностями. «Концепция» 2016 г. была относительно осторожной с точки зрения Евразийского союза, но Россия надеется, что Евразийский союз будет играть важную роль «в деле гармонизации интеграционных процессов в Европейском и Евразийском регионах»[67], и ее первоначальное намерение влиять на евразийские политические и экономические рычаги не изменилось.

По мнению Лэй Цзяньфэна, доцента кафедры дипломатии и управления иностранными делами Китайского университета иностранных дел «западное сдерживание и санкции побудили Россию пересмотреть китайско-российские отношения и китайскую инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), а также надеяться на улучшение экономических условий в России за счет стратегической стыковки и усиления влияния России в бывшем Советском Союзе»[68].

Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз - это инициативы по экономическому сотрудничеству и интеграционные механизмы на евразийском пространстве, предложенные и возглавляемые Китаем и Россией в новую эпоху, основанные на международной экономической ситуации и стратегиях внутреннего развития. Государства-члены Евразийского экономического союза являются ключевыми странами вдоль «Экономического пояса Шелкового пути». Консенсус обсуждения и

[67] Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 30 ноября 2016 г.) https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICkB6BZ29/content/id/2542248 (дата обращения: 1.10.2021)

[68] 雷建锋. “丝绸之路经济带”和欧亚经济联盟对接下的中俄关系 (Лэй Цзяньфэн.Китайско-российские отношения в рамках «экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза) https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1829388 (дата обращения: 3.10.2021) (кит.)

совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» заключается в объединении стратегий, планов, систем и проектов развития обеих сторон.

Через свои проекты Россия и Китай определили евразийское пространство как стратегическое направление внешней политики. Чтобы избежать конфронтации и обеспечить постепенное экономическое развитие, Председатель КНР Си Цзиньпин и президент России Владимир Путин подписали в мае 2015 г. совместное заявление о сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и Экономическим поясом Шелкового пути[69]. Отличительный особенностью ЕАЭС является его институциональный характер на основе наднациональных структур, в то время как ЭПШП - это проект, направленный на создание транспортных коммуникации, которые облегчают доступ китайских товаров на евразийский рынок и не возлагать какие-либо обязательства на присоединяющиеся государства проект.

Важная часть сотрудничества между ЕАЭС и ЭПШП это инициатива России и Китая по совместному строительству «Ледового шелкового пути» (2017 г.)[70]. Этот арктический маршрут предполагает строительство инфраструктуры по трассе «Юг - Север» для обеспечения освоения прибрежного пространства Арктики[71]. Китай заинтересован не только в транзите, но и в совместном с РФ освоении природных богатств Арктики. Белая книга КНР сообщает, что «географически Китай является «приарктическим государством»… Использование морских путей, разведка и разработка ресурсов Арктики могут иметь огромное влияние на энергетическую стратегию и экономическое развитие Китая, который является

[69] Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути 8 мая 2015 года. http://kremlin.ru/ supplement/4971 (дата обращения 20.10.2021).

[70] Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному Морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. С. 109—120

[71] Ломанов А.В. Ледяной Шёлковый путь: программа взаимной стыковки https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyy-put/ (дата обращения: 3.10.2021)

крупнейшей торговой страной и потребителем энергии в мире»[72], что указывает на по-настоящему стратегический, долгосрочный интерес. Освоение и развитие Северного Морского пути является весьма сложной и высокозатратной задачей, которая нуждается в эффективном международном сотрудничестве.

Кроме строительства транспортной инфраструктуры, которая является важной частью ЭПШП, взаимодействие в рамках сопряжения также предполагает инновационные торговые модели, увеличение взаимных инвестиций, укрепление сотрудничества в области энергетики и углубление финансов, сельского хозяйства, высоких технологий и других отраслей, промышленное сотрудничество и сотрудничество в области защиты окружающей среды, гуманитарных наук и т. д. Различие в понимании функционального позиционирования влияет на энтузиазм по продвижению связи «Один пояс, один союз».

Страны Евразийского экономического союза с оптимизмом смотрят на огромные возможности, содержащиеся в стыковке «Один пояс, один альянс», но в то же время они обеспокоены тем, что Китай будет рассматривать Центральную Азию как рынок сбыта китайских товаров, страну-источник природных ресурсов и транзитную зону для транспортировки.

Государства-члены Евразийского экономического союза в целом надеются, что благодаря стыковке и сотрудничеству с ЭПШП, внедрению передовых капитальных технологий и управленческого опыта Китая произойдет ускорение индустриализации и реиндустриализации. В настоящее время сотрудничество Китая и Евразийского экономического в основном сосредоточено на проектах в области энергоресурсов и инфраструктуры. Однако в высокотехнологичных областях, на которые надеются государства-члены ЕАЭС, существует не так много стыковочных и кооперационных

[72] China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 5.10.2021)

проектов для «Пояса и союза», поэтому в этих областях достигнут незначительный прогресс.

В свою очередь Китай может опасаться, что инвестиции в реиндустриализацию в регионе приведут к появлению конкурентов для китайского экспорта промышленной продукции, в то время как страны Центральной Азии будут беспокоиться о том, что китайские рабочие, которые приезжают с инвестициями, усугубят их собственный избыток рабочей силы.

Инициатива Экономический пояс Шелкового пути это, по сути, инициатива экономического сотрудничества, которая не предполагает сотрудничества в политических сферах высокого уровня. В то же время инициатива не исключает политической цели России стать лидером Евразийского экономического союза, поэтому консенсус по сотрудничеству может быть достигнут в рамках ШОС.

Россия и Китай на примере своего стратегического сотрудничества предлагают миру модель равноправного и взаимовыгодного сотрудничества. На начальной стадии сотрудничество между ЕАЭС и ЭПШП соединит Запад с Востоком и создаст разветвленную сеть железных дорог, трубопроводов и портов, а также логистическую инфраструктуру. Это будет способствовать превращению евразийского пространства в единую экономическую зону, что, в свою очередь, повлияет не только на формирование новой экономической системы, но и на политические отношения. В марте 2017 г. Евразийская экономическая комиссия определила 39 приоритетных проектов стран-членов ЕАЭС с Китаем[73]. Среди проектов - строительство новых и модернизация существующих дорог, развитие транспортных узлов, создание транспортно-логистических центров. Среди этих проектов: строительство новых дорог в рамках международного транспортного маршрута «Западная Европа -

[73] Евразийский экономический союз: Цифры и факты. Библиотека евразийской интеграции. http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20(Цифры%20и%20факты)_разворот.pdf (дата обращения: 5.10.2021)

Западный Китай»[74]; развитие железнодорожной линии Армения-Иран[75] с выходом Армении через Иран в Казахстан, Китай. В феврале 2018 г. был официально запущен сухопутный транспортный коридор Китай — Кыргызстан — Узбекистан[76].

В рамках «сопряжения» Казахстан и Китай реализуют 51 совместный проект в сфере промышленности, транспорта и логистики на общую сумму около 28 млрд долл.[77]. Подписан контракт с Кыргызстаном на строительство газопровода в дополнение к таджикской газовой ветке, по которой газ будет транспортироваться из Туркменистана в Китай[78].

5 октября 2019 г. Китай и ЕАЭС опубликовали Совместное заявление по случаю вступления в силу Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве. Оно показывает, что заинтересованные стороны придерживаются инклюзивной, открытой, последовательной и предсказуемой торговой политики на основе принципа недискриминации[79]. Вступление в силу Соглашения означает создание общего пространства экономического развития и осуществление сопряжения ИПП и ЕАЭС, выступает важной мерой координации развития двух инициатив.

---

[74] Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». URL: https://www.mintrans.gov.ru /activities/215/217/25/28 (дата обращения: 6.10.2021)

[75] Алексеенкова Е. ЕАЭС к 2025 г.: приоритеты и ожидания государств-членов https://mgimo.ru/upload /iblock/679/alekseenkova.pdf С.9-10 (дата обращения: 7.10.2021)

[76] Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь» URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1 %82%D1%87% D1%91%D1%82 _DSC_PN_2019.pdf С.72. (дата обращения: 9.10.2021)

[77] Казахстан и Китай договорились о реализации проектов на $1,9 млрд. URL: https://inbusiness.kz/ru/last/kazahstan-i-kitaj-dogovorilis-o-realizacii-proektov-na-1-9- (дата обращения: 9.10.2021)

[78]中華人民共和國和吉爾吉斯共和國關於進一步深化全面戰略夥伴關係的聯合聲明 (Совместное заявление Китайской Народной Республики и Кыргызской Республики о дальнейшем углублении всестороннего партнерства Государственный Совет КНР). URL: http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2019-06/13/content_5399972.htm (дата обращения: 9.10.2021) (кит.)

[79] Сунь Чжуанчжи. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/ (дата обращения: 10.10.2021)

Пополнить инновационный потенциал стран-участниц евразийской интеграции и открыть новые возможности в технологическом развитии позволит сотрудничество в сфере высоких технологий, которое станет «реальной возможностью для России обеспечить решение приоритетной задачи увеличения доли несырьевого экспорта в России»[80] .

При этом российское экспертное сообщество, анализируя самостоятельную деятельность, а так же возможности совместного взаимодействия ЕАЭС и ЭПШП приходит к трем основным выводам[81], [82]. Во-первых, Китай видит ЕАЭС как интеграционный проект, играющий важное геополитическое значение в Евразии. Россия выделяется в качестве лидера объединения ЕАЭС, и вопросы взаимодействия с ним Пекин склонен решать в первую очередь с Москвой. Во-вторых, проведена параллель между инициативой «Пояса и Пути» и ЕАЭС в том, что оба проекта были созданы как геополитический ответ на действия США и их союзников. Наконец, отмечаются бóльшая экономическая сила китайской инициативы по сравнению с ЕАЭС, перспективы еще большего экономического доминирования Китая в регионе.

По мнению китайских аналитиков[83],[84] для укрепления институциональной основы сопряжения «Экономического пояса Шелкового

---

[80] Эксперты: сопряжение ЕврАзЭС и проекта «Один пояс - один путь» должно быть многовекторным. URL: https://tass.ru/ekonomika/4572160 (дата обращения: 10.10.2021)

[81] Нежданов В. Совместимы ли Евразийский союз и «Один пояс, один путь»? Взгляд из Китая. URL: https://eurasia.expert/sovmestimy-evraziyskiy-soyuz-i-odin-poyas-odin-put/ (дата обращения: 10.10.2021)

[82] В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС : докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. По проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. / Ю. А. Белоус, Т. В. Бордачев, М. К. Глазатова и др. ; под научн. ред. Т. А. Мешковой ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2020. 132 с. С. 9-10.

[83] 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.«内蒙古财经大学报» 2017年第 5期 (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура) // *Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао,* №5, 2017]. (кит.)

[84] 万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5期 (Ван Цинсонг. «Один пояс, один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // *Оу я цзинцзи*, 2016. № 5). (кит.)

пути» и Евразийского экономического союза целесообразно использовать существующий механизм многостороннего сотрудничества. В частности, задействовать Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС) как платформу для регионального сотрудничества, охватывающую безопасность, экономику, образование, международное правосудие и другие области. ШОС уже сформировала относительно полноценный механизм диалога, исследований и принятия решений, а также руководящую политическую систему. Либерализация торговых законов и постановлений, использование многосторонних финансовых платформ оказывают поддержку проектам в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП[85], способствуют упрощению торговли и инвестиций между странами-членами. Уже функционируют платформы инвестиционного сотрудничества, такие как Деловой совет ШОС[86], Азиатский банк инфраструктурных инвестиций[87], Фонд Шелкового пути и Межбанковское объединение ШОС[88].

В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение «Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс, один союз»(кит.«一带一盟» - «и дай, и мэн»)[89]. В последние годы тема «Один пояс, один союз» является одной из самых актуальных для исследований в КНР. В экспертной среде активно обсуждаются позиция России, стратегические соображения и

[85] В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС: докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. По проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. / Ю. А. Белоус, Т. В. Бордачев, М. К. Глазатова и др. ; под научн. ред. Т. А. Мешковой ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М. : Изд. Дом Высшей школы экономики, 2020. 132 с.

[86]Деловой совет ШОС. URL: https://bcsco.ru/ (дата обращения: 10.10.2021)

[87] Чэнь Сяо, Сазонов С.Л. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций как основа сотрудничества большой евразии-2030. Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2018. С.355-358.

[88] Межбанковское объединение ШОС: расширяя сотрудничество. URL: http://rus.sectsco.org/news/20190611/549331.html (дата обращения: 9.10.2021)

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

требования интересов членов альянса[90],[91],[92], а так же три режима и пути стыковки «Один пояс, один союз»: многосторонняя «прямая стыковка с Евразийским экономическим союзом, двусторонняя стыковка с государствами-членами Евразийского экономического союза и совместные усилия с платформой ШОС (трамплин)[93]. Как предпочтительный путь, предлагается четвертая комплексная модель стыковки, объединяющая все три вышеуказанные пути взаимодействия[94],[95].

Реализация сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза требует строительства инфраструктуры в качестве материальной основы, механизмов многостороннего сотрудничества для коммуникации по вопросам политики, гуманитарного сотрудничества для укрепления основы общественного мнения и создания зон свободной торговли для укрепления экономической интеграции.

---

[90] 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版) 2016 年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между «Экономическим поясом Шелкового пути» и Евразийским экономическим союзом) // *Ляонин дасюэ сюебао*, № 6, 2016. (кит.)

[91] 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期 (Ван Сяньцзюй. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительствомэкономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // *Сиболия яньцзю*, № 4, 2016. (кит.)

[92] 孙力.“一带一盟对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁 (Сунь Ли. Один пояс - один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии) // *Оуя цзинци*, № 5, 2016. (кит.)

[93] 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一盟” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз) // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, №2, 2017. (кит.)

[94] 张宁.“一带一路” 建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути) // *Оу я цзинцзи*, № 4, 2017. (кит.)

[95] 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一盟”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс, один союз») // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016. (кит.)

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

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60 процентов населения мира и 30 % мирового ВВП[96]. Участие РФ в китайском проекте, в частности в его сухопутной части Экономическом поясе Шелкового пути (ЭПШП) видится не только в двустороннем формате, но и через взаимодействие Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) с ЭПШП[97]. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции[98] и, на наш взгляд, для этого уже есть основания. На сегодняшний день членами ЕАЭС являются пять государств: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация[99]. В 2018 г. в качестве государства наблюдателя к организации присоединилась Республика Молдова[100]. Действуют соглашения о Зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС

---

[96] García-Herrero A. China's belt and road initiative: can Europe expert trade gains? / Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative. Oliver Wyman: 2017. URL: http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Roa d.pdf (дата обращения 02.09.2021).

[97] Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: вызовы и перспективы. URL: https://ria.ru/20151111/1318910422.html (дата обращения 02.09.2021).

[98] Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС) - международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учреждённая Договором о Евразийском экономическом союзе. URL: http://www.eaeunion.org/#resources (дата обращения 21.08.2021).

[99] Евразийский Экономический Союз. URL: http://www.eaeunion.org/#resources (дата обращения 21.08.2021).

[100] Тигран Саркисян: «Мы должны идти навстречу друг другу, и каждый наш шаг должен быть выверенным и приносить пользу гражданам наших стран». URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3- 04-2017-3.aspx (дата обращения 21.08.2021).; Молдавия получит статус страны-наблюдателя в ЕАЭС. URL: https://ria.ru/20170414/1492235482.html (дата обращения 21.08.2021).

с Вьетнамом (2016)[101], Ираном (2018)[102] и Сингапуром (2019)[103]. В 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР[104]. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия[105] (ЕЭК) взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголия, Сингапур, Камбоджа, Греция, Марокко, Иордания, Фарерские острова, Молдавия, Куба, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андское сообщество. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом[106]. «В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 50 государств», заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на «правительственном часе» в Государственной думе РФ[107]. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

---

[101] Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы URL: https://ria.ru/20150529/1067199933.html (дата обращения 29.08.2021); ФЗ РФ №120-ФЗ от 1 мая 2016 г. «О ратификации Соглашения о свободной торговле». URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102396406&intelsearch= (дата обращения 01.09.2021).

[102] ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: https://ria.ru/20151223/1347717677.html (21.08.2019); ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: https://ria.ru/20180517/1520730534.html (дата обращения 21.09.2021).

[103] ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: https://ria.ru/20191001/1559323223.html (дата обращения 01.10.2021).

[104] ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: https://www.interfax.ru/business/613058 (дата обращения 01.10.2021).

[105] Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) — постоянно действующий наднациональный регулирующий орган Евразийского экономического союза (прим. Авт.).

[106] ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25- 06-2019-1.aspx (дата обращения 01.10.2021)

[107] Сергей Лавров: Порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: https://souzveche.ru/articles/politics/35309/ (дата обращения 02.09.2021).

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

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

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

В транспортной сфере в рамках сопряжения с ЭПШП министрами транспорта государств-членов ЕАЭС уже одобрен предварительный перечень из 39 приоритетных инфраструктурных проектов. Армения предложила два проекта, Белоруссия – три, по 12 – от Киргизии и России и еще 10 – от Казахстана. При этом 20 проектов из списка относятся к сфере железнодорожного транспорта[108].

Предложения стран в целом направлены на налаживание сквозной логистики Китай – ЕАЭС – ЕС и сопутствующих маршрутов. Проекты дополняют основные транснациональные транспортные коридоры, которые проходят по территории Евразии: Западная Европа – Западный Китай, Север –

[108] Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml (дата обращения 02.09.2021).

Юг, Восток – Запад и Северный морской путь. В том числе предложения включают строительство новых дорог и модернизацию существующих, создание транспортно-логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов[109].

В процессе реализации инфраструктурных проектов по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС необходимо учитывать возможные трудности и риски, связанные с потенциальным несовпадением национальных интересов заинтересованных региональных и внешних акторов по следующим параметрам: структура интеграционных и торговых режимов, транспорт и логистика, маршруты транспортировки нефти и газа, архитектура безопасности.

Вызовы в реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП:

1. Конечной целью проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП является создание т.н. «моста» между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским союзом (ЕС)[110]. Выстраивание отношений с последним существенно осложняют санкции по трудноразрешимому «украинскому вопросу»[111]. Диалог о гармонизации норм ЕАЭС и ЭПШП со стандартами ЕС, пределах их применения и конкретном механизме согласования позиций откладывается на долгосрочную перспективу.

2. Институциональные недоработки в ЕАЭС, а именно многие нормативные документы ЕАЭС часто имеют отсылки к национальным законодательствам стран-участников. При изменении внутренней ситуации, страны-участники могут менять правила игры без предупреждения. Пример

[109] Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml (дата обращения 02.09.2021).

[110] Россия сосредотачивается - вызовы, на которые мы должны ответить. URL: http://iz.ru/news/511884 (дата обращения 08.09.2021).

[111] Девятков А.В. ЕАЭС между Европой и Китаем. URL: http://geo-politica.info/eaes-mezhdu-evropoy-ikitaem.html (дата обращения 08.09.2021).

этому - фактическое восстановление таможенного контроля на границах России с Казахстаном и Беларусью[112].

3. Ввиду молодости ЕАЭС и доминирования в нем межгосударственной[113], а не наднациональной составляющей, согласование интересов в нем происходит нерегулярно и в подавляющем большинстве случаев — только на высшем уровне[114]. В этой связи происходит торможение разработки Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

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

5. Государства — члены ЕАЭС стараются сохранять контроль над такими сферами, как торговля услугами и инвестиции, что затрудняет переговоры о заключении прогрессивных соглашений о ЗСТ. Это порождает не только организационные трудности, но и разную степень готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательств по торговле услугами и инвестициям[115].

6. Формат ЕАЭС — Китай де-юре исключает из переговоров по сопряжению те страны Центральной Азии, которые сейчас не входят в ЕАЭС: Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Это ставит под сомнение создание единого региона Центральной Евразии, к чему сейчас стремится российское руководство[116].

---

[112]Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с. С.10.

[113] Согласно положению о ЕАЭС, высший орган Союза — межгосударственный (Высший Евразийский экономический совет) // Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст.8, 10, 11. URL: http://docs.cntd.ru/document/420205962 (дата обращения 08.09.2021).

[114] Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-putiinteresy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii (дата обращения 08.09.2021).

[115]Лаумулин М. Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: http://eurasianstudies.org/archives/11916 (дата обращения 10.09.2021).

[116] Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-

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

8. Строительство инфраструктуры на евразийских пространствах требует больших объемов капиталовложений и отличается долгосрочностью. Риски заключаются в отсутствии контроля эффективности и прозрачности использования инвестиций и помощи, предоставленных КНР[117].

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

Идея сопряжения ЕАЭС и ЭПШП имеет целью показать, что ни одно из обсуждаемых противоречий между Китаем, Россией и странами Центральной Азии «не является глубоким и антагонистическим», а поскольку все эти государства сталкиваются в регионе с общими внешними вызовами и схожими внутренними угрозами (религиозным экстремизмом, экологическими проблемами, дефицитом водных ресурсов, негативным воздействием политики внешних сил), их сотрудничество имеет большие перспективы[118]. С этим тезисом принципиально согласны и китайские исследователи[119].

ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogoputi-interesy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii (дата обращения 08.09.2021).

[117] Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с. С.30.

[118] Караганов С.А. и др. К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.

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

ГЛАВА 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

2.1. Цели и задачи китайской инициативы «Один пояс-один путь» в Центральной Азии.

Китайская инициатива «Один пояс - один путь» и ее сухопутная часть Экономический пояс Шелкового Пути (ЭПШП) (Рис.2.1.1), по мере развития, привлекает все большее внимание экспертного сообщества. Официальные публикации освещают все большее количество планируемых проектов в рамках ЭПШП и оптимистично рассматривают потенциальные выгоды для стран-участников. Правительства государств ЦА, как правило, преподносит свои отношения с могущественным восточным соседом в положительном ключе, хотя население с большим подозрением относится к намерениям КНР в Центральной Азии. В научных источниках подход к вопросу более осторожный, анализируются не только возможные «плюсы» участия в проекте, но и потенциальные региональные риски. Отечественная научная полемика связана, в основном, с транспортной конкуренцией великих держав (России, США, Китая, государств ЕС и др.) за влияние в Центральной Азии, инвестиционно-экономической привлекательностью и геоэкономическим значением проекта. Остаются практически не затронутыми вопросы безопасности на субрегиональном и внутри-страновом уровне в связи с участием государств Центральной Азии (ЦА) в глобальном китайском проекте. Социально-политические процессы, происходящие в государствах ЦА, и их влияние на внутреннюю стабильность является обоюдоострым вопросом как для реализации проекта ОПОП, так и для стран-участников.

Размах китайского проекта поистине поражает. В долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение

огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы[120]. Формируется принципиально новая Большая Евразийская экономическая зона свободной торговли, заточенная под Китай. Фактически, Пекин уже получил возможность беспошлинно торговать со Средней Азией безо всяких договоров и «зон свободной торговли»[121].

Источник: Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/

Рисунок 2.1.1. Основные транс-евразийские коридоры

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

- заинтересованность в сокращении транспортных издержек экспорта и импорта;

[120] Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. .№ 6. С. 46.

[121] Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: https://ria.ru/20180916/1528567677.html (дата обращения: 28.09.2021).

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

Китай, год от года, наращивает объемы своих инвестиций и кредитов в Центральную Азию. Так, Казахстан в 2016 г. получил свыше 600 млн долл. США инвестиций – в 7 раз больше, чем в 2015 г., при этом общий объем накопленных китайских инвестиций в республике превысил 42 млрд долл., кредитов – 50 млрд долл.[122]. В Кыргызстане объем китайских инвестиций в 2016 г. вырос более чем в 15 раз по сравнению с 2015 г.[123] По данным

[122] Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017 г. // Акчабар. URL: https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazahstana -428-mlrd-za25-let/ (дата обращения: 26.10.2021).
[123] Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: https://www.fergananews.com/news/24880 (дата обращения: 26.10.2021).

Министерства финансов Таджикистана, на 2017 г. общий размер внешнего долга Таджикистана перевалил за 2,3 млрд долл. Задолженность перед Китаем составила больше половины этой суммы — более 1,2 млрд долл.[124]. Сумма же предоставленных Поднебесной грантовых средств на реализацию проектов в Таджикистане не афишируется. Узбекистан пока не попал в критическую зависимость, согласно результатам 2018 г. на инвестиции из Китая от всего объема прямых иностранных инвестиций приходится пока 11,5 %[125]. Но есть все основания полагать, что китайский вектор внешнеэкономической деятельности Узбекистана усиливается, и происходит это в первую очередь по желанию Ташкента. Вследствие закрытости Туркменистана дать точную оценку объема инвестиционного сотрудничества с КНР не представляется возможным.

По мнению профессора Российского университета дружбы народов Юрия Тавровского: «когда была провозглашена инициатива ЭПШП, китайцы довольно легко и в больших количествах раздавали деньги в странах ЭПШП. Возникло ощущение, что их не нужно будет возвращать, что это подарки. Сами китайцы считали, что если до 30% этих денег разворуют, то это нормально. Но в последние месяцы в Китае было признано, что финансовая ситуация начинает вызывать некоторые опасения: слишком много долгов, как внутренних, так и внешних[126].

Такой путь экономического развития при отсутствии благоприятных условий для частных и государственных иностранных инвестиций

---

[124]Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: https://eadaily.com/ru/news/2018/04/16/ tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem (дата обращения: 6.10.2021).

[125] Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html (дата обращения: 26.10.2021).

[126] Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: https://eadaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem (дата обращения: 6.10.2021); Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html (дата обращения: 26.10.2021).

представляется порочным, поскольку лишь создает обманчивое впечатление быстрого роста основных макроэкономических показателей и, по оценкам специалистов, ведет к формированию долговой зависимости и введению рискованной практики «инвестиции в обмен на природные ресурсы»[127] и территориальные уступки в счет погашения долгов[128].

Призванные содействовать развитию региона инвестиции, в этих условиях играют дестабилизирующую роль. Поступающие извне средства лишь приводят к росту трений на национальной почве и расширению конфликта вокруг системы перераспределения доходов[129]. Местное население не видит непосредственной выгоды от проектов ЭПШП. Первым, и основным, фактором успешной и взаимовыгодной реализации ЭПШП является внутренняя стабильность государств ЦА.

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

Современные тенденции глобализации и регионализации привели к образованию понятия «глобальный регион» и нарастанию соперничества интеграционных объединений за рынки сбыта. Международные транспортные коридоры (МТК) играют важную роль в становлении различных форматов международного взаимодействия начала третьего тысячелетия. На современном этапе их роль особенно актуальна в контексте интеграционных процессов на Евразийском пространстве, в частности в Центральной Азии

---

[127] Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: https://eadaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem (дата обращения: 6.10.2021).

[128] Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ URL: https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php (дата обращения: 15.10.2021); Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennye_territorii_kitaju/1-1- 0-16037 (дата обращения: 15.10.2021).

[129] Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: http://www.ponarseurasia.org/node/8015 (дата обращения: 15.10.2021).

(ЦА). В этом контексте особую роль играют два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай, стратегическое партнерство которых в современных условиях все больше приобретает международно-региональных характер, направленный на поиск дополнительных ресурсов для стабилизации и развития в ключевых евразийских субрегионов, в частности в Центральной Азии.

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

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

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

Многие международные региональные организации, как и сами страны - их участницы, рассматривают альтернативные смешанные транспортные маршруты между Европой и Азией с целью получения определенной пользы от ожидаемого роста торговли между континентами и поддержания процесса

интеграции в мировую экономику развивающихся стран, включая не имеющих выхода к морю.

За период независимости странами Центральной Азии неоднократно делались попытки создания региональных объединений и расширение транспортных коммуникаций[130]. Но исторические факторы, политические риски[131] и однотипность экономик стран региона затрудняет их сотрудничество и создание единого экономического региона.

Разнонаправленные позиции основных внешних игроков (США, ЕС, КНР, РФ) так же мало способствуют региональной, в т.ч. транспортной, интеграции и тормозят реализацию перспективных евразийских проектов.
Наиболее активную позицию на этом на правлении имеет Китай, который нацелен на единство региона. Его новая стратегия Экономический пояс Шелкового Пути в направлении Центральной Азии говорит о попытке привязать коммуникации и ресурсы региона к своим промышленным проектам и торговле. Китай, традиционно, ведет активные действия по нескольким направлениям (Таб. 2.2.1).

КНР активно развивает и инвестирует элементы транспортной инфраструктуры с Центральной Азией, что служит фундаментом широкого взаимодействия КНР с европейскими странами Китайская идея ЭПШП для бывших советских республик Центральной Азии выглядит весьма привлекательной, поскольку китайцы делают упор на том, что их проект не предполагает создание какого-либо структурного образования, это всего лишь вариант экономической интеграции на основе общих интересов, в первую очередь – создания единой сети автомагистралей и железных дорог, которые

[130] Дадабаева З.А., Кузьмина Е.М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия / Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 55 с.С.29
[131]Семенова Н.К. Энергетическая стратегия Китая: угрозы и риски безопасности в Центральной Азии // Вестник НГУ. Выпуск 4: Востоковедение. Издательство СО РАН. Новосибирск. 2013. 208 с. С.124-132.

будут обеспечивать как взаимную торговлю, так и транзит внешнеторговых грузов из АТР в Европу[132].

Таблица 2.2.1. Реализация стратегических целей КНР в ЦА.

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

В реализации такого масштабного и дорогостоящего проекта Китай, несомненно, преследует свои, сугубо специфические цели, главная из которых - укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и сопредельных с ним регионах. Есть ли четкая уверенность, что страны региона могут извлечь из этого и очевидные преимущества для себя?

Так, согласно достигнутым в сентябре 2011 г. киргизско-китайским договоренностям по строительству железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан, финансирование киргизской части проекта берет на себя КНР в обмен на предоставление ему в долгосрочную аренду золоторудных месторождений «Тереккан» и «Перевальное», залежей нефелиновых сиенитов «Сандык», а также железнорудного месторождения «Джетым». Сооружение железнодорожной магистрали на территории

[132] Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. МГИМО (У) МИД. М.: 2015. 164 с. С.84

Кыргызстана планируется осуществлять исключительно силами железнодорожных войск НОАК, а дорога будет ответвлением Южно-синьцзянской магистрали в районе Кашгара в направлении китайско-киргизской границы[133]. Так, судя по специфике ведущихся работ, включающих не только прокладку железнодорожных полотен, но и сопутствующей инфраструктуры, включающей строительство логистических центров, складских мощностей, и даже объектов туристической инфраструктуры (мотелей, гостиниц и пр.) китайские компании будут стараться активно участвовать и в их создании, а, возможно, даже в дальнейшем функционировании. Так же можно предположить, что в течение предстоящих лет китайские прямые инвестиции в регион кратно возрастут. Причем значительная их часть придется на дорожное строительство.

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

Еще одна проблема геополитического порядка: определение ширины железнодорожной колеи. Китай всячески лоббирует принятый в Европе, Турции, Иране и на его собственных железных дорогах вариант колеи шириной 1435 мм, которая позволит избежать перегрузки товаров на границах и снизить стоимость их доставки. При таком варианте прокладка новых центрально-азиатских транспортных коридоров повлечет в будущем коренное

[133] Сазонов С.Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ, 2012. С.178

изменение геополитической обстановки в Центрально-Азиатском регионе, что предполагает реальную экономическую и политическую переориентацию вовлеченных в реализацию новых транспортных проектов стран Центральной Азии с российского вектора развития на китайский.

При этом, есть другая сторона медали. Концепция «пояса и пути» выдвигает пять приоритетов сотрудничества, детализация которых свидетельствует об основательной проработке проекта «пояса и пути», в том числе баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров. Значительный акцент сделан на сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате с учетом незавершенной модернизации и неразвитой инфраструктуры большинства государств обширного географического пространства[134].

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

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

Характер дальнейшего экономического присутствия Китая в регионе и формат китайско-центральноазиатских экономических отношений во многом зависят от того будет ли восстановлена транзитная роль Центральной Азии в

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

экономическом взаимодействии между Азией и Европой. Очевидно, что это может произойти только в случае постепенной переориентации значительной части евразийского товарооборота с морских коммуникаций на трансевразийские сухопутные маршруты, что реально лишь в условиях наличия политической воли и скоординированных действий стран, расположенных во внутренних пространствах Евразии - Китая, Центральной Азии и России.

2.3. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА

Исторически Центральная Азия была важным центром древнего Шелкового пути и в настоящее время является важной частью инициативы «Один пояс, один путь». С тех пор, как президент Си Цзиньпин конце 2013 г. объявил об этой инициативе в Астане (Казахстан), инвестиции Китая в добывающую и транспортную отрасли в Центральной Азии значительно увеличились. Объем торговли Китая в настоящее время составляет почти 25% от общего объема торговли в Центральной Азии, опережая Россию и становясь основным торговым партнером региона. Хотя центральное правительство и элиты в регионе в целом с энтузиазмом относятся к преимуществам инициативы «Один пояс, один путь», местные жители по-прежнему обеспокоены ее потенциальным воздействием на общество и окружающую среду. Эта напряженность оказала огромное влияние на инвестиции Китая в Среднюю Азию и социальную стабильность в Центральной Азии.

В последние годы Китай осознал, что геоэкономика «сухопутной державы», образованная путем соединения Евразии высокоскоростными железными дорогами, может не только значительно уменьшить огромное давление на геополитику «морской державы», но и напрямую

«застраховаться» от морской гегемонии США и противостоять влиянию США в Азии [135].

Отношения между странами Центральной Азии и китайской инициативой «Один пояс - один путь» (One Belt One Road - OBOR), как и структура управления, совершенно разные. По состоянию на 2019 г. в рамках инициативы «Один пояс, один путь» насчитывается 261 проект в Центральной Азии, но они неравномерно распределены в разных странах, из них 102 проекта находятся в Казахстане и 26 проектов в Туркменистане.

Наиболее ярко проявляющаяся в OBOR цель Пекина - создание транспортных сетей, которые могут помочь поддержать китайские экспортные потоки. Китай рассматривает это как долгосрочный проект, который поможет в ближайшие годы развивать самые западные регионы Китая, связав их сетью подъездных путей и дорог с ключевыми мировыми рынками. Россию вовлечена в проект непосредственно через экономический коридор Китай-Россия-Монголия[136] и план, объявленный летом 2017 г. по включению Арктики в OBOR[137].

Совокупная стоимость зарубежных инвестиций и строительства Китая с 2005 г. превышает 2 трлн долл. США. Инвестиции и строительство преобладают в трех основных секторах (Рис.2.3.1): энергетика занимает первое место с показателем 125 млрд долл. На втором месте металлургия – 49,44 млрд долл. Транспорт занимает в этом списке третье место – 43,14 млрд долл. В 2020-2021 гг. объем задокументированных инвестиций и

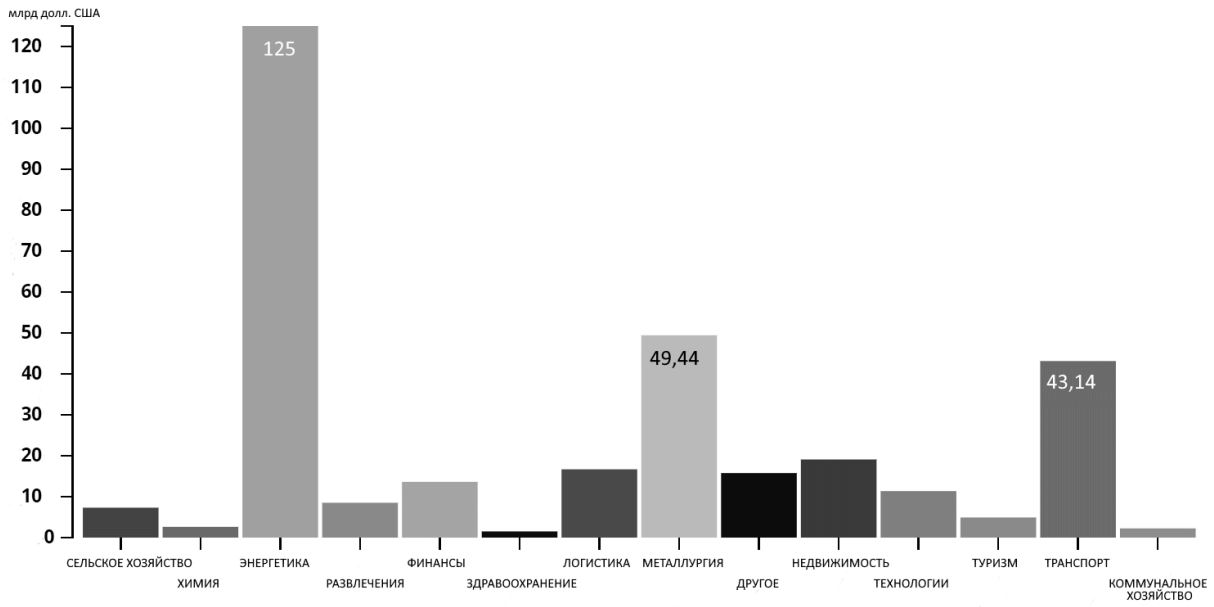
---

[135] 徐 飞. 中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策 (Сюй Фэй. Десять вызовов и стратегических мер противодействия высокоскоростной железной дороге Китая, «выходящей на мировой уровень»). URL: http://theory.people.com.cn/n1/2016/0818/c40531-28646334.html (дата обращения 20.10.2021)

[136] Программа создания Экономического коридора Китай - Монголия - Россия URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (дата обращения 21.10.2021)

[137] Колзина А.Н., Миндубаева А.А. «Полярный шелковый путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР. Вестник Удмуртского университета, 2020. Т. 4, вып. 2. С. 186-195.

строительства резко сократился из-за пандемии. Вложения начали окупаться в первой половине 2020 г., проекты по строительству приостановлены.



Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

Рисунок 2.3.1. Распределение объема инвестиций и строительства инициативы «Один пояс - один путь» по секторам к 2020 г., млрд долл. США.

Есть мнение, что прямые капиталовложения компаний из КНР (а не кредиты китайских банков, погружающие реципиентов в долговую яму) могут привести к повышению инвестиционной привлекательности проектов OBOR[138], став своего рода сигналом создания в зоне работы благоприятного и устойчивого инвестиционного климата.

[138] Lobyrev V., Andrey Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. Pp. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения 20.10.2021)

Существует дефицит находящейся в открытом доступе информации, связанной с китайскими инвестициями, как на уровне экономики в целом, так и на уровне компаний. На данный момент нет широких свидетельств экономической рентабельности китайских инвестиций в регионе, однако КНР может оценивать их устойчивость, исходя из других аспектов и критериев, таких как доступ к природным ресурсам, рабочие места, преимущества военного характера и в сфере безопасности, политическое сотрудничество и т.п.[139].

По объему китайских инвестиций среди республик ЦА (Таб.2.3.1). лидирует Казахстан с показателем 34,23 млрд долл., за ним следуют Узбекистан – 6,94 млрд долл. и Туркменистан – 6,8 млрд долл., далее следуют Кыргызстан и Таджикистан с объемом инвестиций 4,73 млрд долл. и 2,32 млрд долл. соответственно.

Таблица 2.3.1. Основные инвестиции КНР в Центральной Азии 2005-2021 гг. (млрд долл. США)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Итого:
Казахстан	4,20	1,91	1,31	0,42	3,54	2,11	0,85	2,10	5,30	3,22	2,62	0,52	3,10	0,42	1,85	0,32	0,44	34,23
Кыргызстан							0,39			3,79	0,55							4,73
Таджикистан		0,70			0,26			0,65				0,17			0,54			2,32
Туркменистан			0,15		3,13			2,92		0,60								6,80
Узбекистан			0,99			0,29		2,27	0,46	0,66		0,15	0,57	0,20	0,40	0,95		6,94
Итого по региону ЦА:	4,20	2,61	2,45	0,42	6,93	2,40	1,24	7,94	5,76	8,27	3,17	0,84	3,67	0,62	2,79	1,27	0,44	55,02

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

[139] Harry Taliga Initiative "One Way - One Way" in Central Asia. Desk research. URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf Pp.19. (дата обращения 20.10.2021)

В структуре инвестиций с большим отрывом преобладает энергетика с показателем 38,35 млрд долл., затем следует транспорт - 6,65 млрд долл. и химия- 4,74 млрд долл. (Таб.2.3.2),

Таблица 2.3.2. Основные инвестиции КНР по отраслям в Центральной Азии 2005-2021 гг. (млрд долл.).

	Энергетика	Транспорт	Сельское хозяйство	Химия	Финансы	Металлы	Недвижимость	Коммуникации	Другое	Итого:
Казахстан	23,49	3,84		4,15	0,11	2,03	0,35	0,1	0,16	34,23
Кыргызстан	2,89	1,69				0,15				4,73
Таджикистан	0,92	0,56				0,54	0,3			2,32
Туркменистан	6,8									6,8
Узбекистан	4,25	0,56	0,18	0,59		0,19	1,07		0,10	6,94
Итого:	38,35	6,65	0,18	4,74	0,11	2,91	1,72	0,1	0,26	55,02

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

В настоящее время в инвестициях Китая в строительство транспортной инфраструктуры в пяти странах Центральной Азии по-прежнему преобладают государственные предприятия и крупные акционерные компании, и большинство из них поступает из экономически развитых городов первого уровня и Синьцзяна. С точки зрения методов инвестирования и финансирования, существует три основных типа: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, участие суверенного фонда благосостояния в инвестициях и участие Фонда Шелкового пути в инвестициях. Заключение контрактов на международные проекты является основным методом инвестирования, с дополнительными инвестициями в новые проекты.

Как сообщается Китай не беспокоится о краткосрочной прибыли и ожидает потерять до 30 % своих инвестиций в Центральной Азии[140]. Он

[140] 王辉, 贾文娟. 国外媒体看“一带一路”（2017) (Ван Хуэй и Цзя Вэньцзюань. Зарубежные СМИ следят за «Инициативой пояса и пути»). URL: https://books.google.ru/books?id=y0cEEAAAQBAJ&pg=PA256&lpg=PA256&dq=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&source=bl&ots=1qOq9yxcoH&sig=ACfU3U2R9GHqVqmCIeDRULAbTA0TF5Ee

продолжает строительство дорог, мостов, туннелей и высокоскоростных железнодорожных линий по всему региону с амбициозными планами по их соединению с другими инфраструктурными проектами. К тому же для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси КНР — ЦА — ЕС, повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты. Необходима точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, требующая ограниченных капиталовложений[141], а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав и инфраструктура пограничных переходов и т.п.

2.3.1. Казахстан

Казахстан занимает лидирующие позиции в Центральной Азии по притоку иностранных инвестиций вообще, и китайских инвестиций в частности. По данным Национального банка Республики Казахстан за годы независимости совокупный объем валового притока прямых иностранных инвестиций в экономику Казахстана составил порядка 350 млрд долл. США[142], при этом по итогам 2019 г. валовый приток ПИИ в Казахстан составил 24,1 млрд долл. (против 24,3 млрд долл. в 2018 г). Из них на долю горнодобывающей промышленности пришелся наибольший объем иностранных инвестиций – 13, 6 млрд долл. или 56,3% (2013 г. - 30,5%, 2008

7g&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwitoezT2_fzAhXStYsKHWtwAX4Q6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&f=false (дата обращения 21.10.2021)

[141] Lobyrev V., Andrey Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. Pp. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения 22.10.2021)

[142] Национальный Банк Казахстана. Статистика. https://www.nationalbank.kz/ru/page/statistika

г. – 17,4%[143]), в обрабатывающую промышленность - 3,5 млрд долл. или 14,5%(2013 г.-11,9%, 2008 г.– 10,8%[144]), в торговлю - 3 млрд долл. или около 12,4% (2008 г.-6,4%), в транспорт и складирование - 1,1 млрд долл., (увеличившись с 2008 г. почти в 6 раз), финансовую и страховую деятельность – свыше 1,0 млрд долл. и др. Пятерка стран с наибольшим объемом ПИИ в 2019 г. осталась неизменной. Больше всего в экономику Казахстана вложили инвесторы из: Нидерландов – 7,3 млрд долл. (с долей 30,2%), США – 5,5 млрд долл. (23,0%), Швейцарии – 2,2 млрд долл. Стоит отметить, что китайские инвесторы потеснили инвесторов из Российской Федерации, и заняли 4 место – 1,7 млрд долл. (7,0%), РФ замкнула пятерку лидеров – 1,4 млрд долл. (5,8%)[145].

По общему объему китайских инвестиций к 2021 г. Казахстан достиг показателя в 34,23 млрд долл. Основная форма инвестирования со стороны Китая – предоставление кредитов. Большинство кредитов связанные, низкопроцентные (1,5–3%), долгосрочные (до 20 лет) и предусматривающие льготный период[146] и в Казахстане главным образом используются для развития минерально-ресурсной базы, часть объектов которой затем передаются в концессии китайским компаниям либо выкупаются ими (Таб.2.3.1.1).

Таблица 2.3.1.1. Основные китайские компании- инвесторы в Казахстане 2005-2021 гг.

[143] Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 20.10.2021)
[144] Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 20.10.2021)
[145] Объем валового притока иностранных инвестиций в Казахстан достиг $350 млрд URL: https://forbes.kz/news/2020/04/08/newsid_222885 Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 23.10.2021)
[146] Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2016. – 59с. С.16.

Год	Инвестор, КНР	Сумма млн долл.	Размер доли	Сторона сделки	Сектор
2005	Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)	4200	67%	ПетроКазахстан Инк.	Энергия
2006	Международная китайская инвестиционная корпорация по управлению имуществом (CITIC)	1910	*	Nations Energy Company Ltd.	Энергия
2007	CNPC	1310	*	*	Энергия
2008	Xin Jiang Guang Hui Industry Investment Group	250	49%	ТОО Тарбагатай Мунай	Энергия
2008	China National Building Material Co., Ltd. (CNBM)	170	*	Vicat Group,Казкоммерц Инвест	Недвиж -ть
2009	CNPC	2600	*	АО НК «КазМунайГаз»	Энергия
2009	China Investment Corporation (CIC)	940	11%	АО «Разведка Добыча «КазМунайГаз»	Энергия
2010	Китайская нефтяная и химическая корпорация (Sinopec Corp)	1260	*	ТОО «Казахстан Петрокемикал Индастриз Инк.»	Химия
2010	Gezhouba, Xinjiang International Economic Coop.	730	*	Kazakhstan Natural Gas	Энергия
2010	Jinchuan Group	120	49%	ТОО «Корпорация „Казахмыс“»	Металлы
2011	Sinopec Corp.	850	*	Марубени Корпорейшнп (Яп.)	Энергия
2012	China Three Gorges	360	*	*	Энергия
2012	China National Machinery Industry (Sinomach)	190	*	*	Энергия
2012	CNPC	1550	50%	АО НК «КазМунайГаз»	Энергия
2013	CNPC	5300	8%	АО НК «КазМунайГаз»	Энергия
2014	CITIC	550	*	Kazakhstan Potash Corporation	Химия
2014	Geo-Jade Petroleum Corporation	530	95%	АО «Матен Петролеум», РК	Энергия
2014	Sinopec Corp.	1090	50%	Caspian Investment Resources Ltd.	Энергия
2014	China Nonferrous Metal Mining (Group) Co.(CNMC)	490	*	ТОО «Корпорация „Казахмыс“»	Металлы
2014	CNMC	560	*	ТОО "Казахмыс Актогай"	Металлы
2015	China National Chemical Engineering	1870	*	ТОО Kazakhstan Petrochemical Ind. Inc.	Химия
2015	Geo-Jade Petroleum Corporation	350	100%	АО «КоЖаН» (KOZN)	Энергия
2015	Geo-Jade Petroleum Corporation	120	100%	Caspian Nature Resources	Энергия
2015	China General Nuclear Power Corporation(CGN)	130	49%	*	Энергия
2015	China Railway Engineering Corporation (CRECG)	150	*	*	Металлы
2016	Power Construction Corp. (PowerChina)	340	*	*	Энергия
2016	China Energy Engineering Corporation	180	70%	Kazakhstan Darnak Co., Ltd	Недвиж-ть
2017	CITIC	110	60%	Halyk Bank	Финансы
2017	China North Industries (Norinco)	710	*	*	Металлы
2017	CITIC	940	*	*	Транспорт
2017	CRECG	1170	*	*	Транспорт
2017	China General Technology (Genertec)	170	*	*	Транспорт
2018	PowerChina	160	*	*	Энергия
2018	Qifeng New Material Co Ltd	160	100%	*	Другой
2018	Shanghai Safbon Water Service Co Ltd.	100	*	*	Коммуник.
2019	Sinomach	240	*	*	С/х
2019	CNBM	230	*	ТОО «Sas-Tobe Technologies»	Химия
2019	Power China	140	*	*	Энергия
2019	Genertec	560	51%	АО «Группа компаний Аллюр»	Транспорт
2019	CITIC	680	*	*	Транспорт
2020	China State Construction Engineering Corp. Ltd.	320	*	*	Транспорт
2021	CGN	440	49%	АО «НАК "Казатомпром"»	Энергия

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. URL: https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.
*- данные отсутствуют.

В структуре инвестиций китайских компаний в экономику Казахстана к 2021 г. инвестиции в транспортные проекты составляют только около 5% от общего объема, что в денежном выражении 1,56 млрд долл. Основная доля у инвестиций в энергетические проекты - 25,77 млрд долл. или 75 % от общего объема инвестиций (Рис. 2.3.1.1). В других секторах показатели более скромные: недвижимость – 2,45 млрд долл., руды и металлургия - 2,03 млрд долл., химический кластер – 1,81 млрд долл., транспортная сфера 1,56 млрд долл., сельское хозяйство – 0,24 млрд долл. Инвестиционные поступления в финансовую сферу и коммуникации составило соответственно 0,11 млрд долл. и 0,10 млрд долл.

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

Рисунок 2.3.1.1. Структура китайских инвестиций в Казахстане по секторам экономики (%).

Взаимосвязь транспортной инфраструктуры - одно из ключевых направлений экономического сотрудничества между Китаем и странами

«Пояса и Пути». Общий объем китайских инвестиций и контрактов в Казахстане в рамках инициативы OBOR (2013-2020 гг.) составил 18,69 млрд долл. Более половины от этой суммы, 9,53 млрд долл., были направлены в сектор энергетики, 3,81 млрд долл. – в транспортный сектор, 2,65 млрд долл. – в химическую промышленность и 1,91 млрд долл. – в металлургию[147].

Страны Центральной Азии сформулировали свои собственные планы развития транспортной инфраструктуры, которые соответствуют китайской инициативе развития дорожных соединений «Один пояс, один путь». Например, Казахстан сформулировал «Стратегический план развития Казахстана до 2020 года»[148], в котором запланированы инвестиции 20 млрд долл. США в сферу транспортной инфраструктуры.

Инициатива OBOR согласуется также с государственной программой «Нурлы Жол» («Светлый путь»)[149],[150] крупной инфраструктурной программой, разработанной для устранения существующих инфраструктурных ограничений и узких мест в логистике, которая позволит Казахстану стать трансконтинентальным транспортным коридором. Программа финансируется Национальным фондом Казахстана, дополняется соглашениями о партнерстве с международными финансовыми институтами. и продвигается на принципах углубления политической координации в рамках реализации стратегии развития, которые были ратифицированы в рамках

---

[147] Harry Taliga Initiative "One Way - One Way" in Central Asia. Desk research.URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf Pp.11. Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 23.10.2021)

[148] О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года URL:https://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922_ Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 24.10.2021)

[149] Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 24.10.2021)

[150] Удербаева Б.А. Китайская инициатива «Пояс, путь» и казахстанский проект «Нурлы жол» (Светлый путь): политические и правовые аспекты взаимодействия. Вестник Кыргызской государственной юридической академии, 2019 г. №3. С. 6-12.

Плана сотрудничества по сопряжению строительства экономического пояса Шелкового пути и экономической политики «Нурлы Жол» в 2016 г.[151] В рамках программы «Нурлы Жол» Казахстан вложил в транспортную инфраструктуру около 30 млрд долл. за последние десять лет. Введено в эксплуатацию и отремонтировано более 5 тыс. км железных дорог, введено в эксплуатацию около 24 тыс. км автомобильных дорог[152]. За последние 10 лет Китай инвестировал в ремонт автомобильных дорог Казахстана более 129 млн долл. Формирование совместной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках этих проектов позволил Казахстану не только более эффективно реализовать свой транзитный потенциал, но и осуществить выход к Тихому океану[153]. В соответствии со стратегией «Казахстан 2050»[154] по расширению присутствия страны в ключевых логистических центрах других стран, в порту Ляньюньган на восточном побережье Китая был создан терминал, который связан с Казахстаном и рядом крупных китайских портов автомобильными и железнодорожными коридорами. В настоящее время китайский транзит через Казахстан невелик, поскольку основная часть импорта из Китая в Европейский Союз идет по южному морскому пути. Расчеты показывают, что только 1% грузов из Китая в Европу использует

[151]О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518/info Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 24.10.2021)

[152] 走进哈萨克斯坦的“光明之路” (Войти в Казахстан по «Светлому пути»). URL: http://shanghaibiz.sh-itc.net/article/dwtz/dwtzhwsc/202107/1517013_1.html Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

[153] В порту Ляньюньган (Китай) началось строительство казахстанского логистического терминала. URL: https://portnews.ru/news/180627/ (дата обращения 24.10.2021)

[154] Стратегия «Казахстан-2050» https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения 24.10.2021)

наземный маршрут, что составляет около 7 млрд долл. (из общего количества около 697 млрд долл.)[155].

За последние 5 лет в Казахстане, в рамках сотрудничества «Один пояс - один путь» были введены в эксплуатацию несколько крупных инфраструктурных проектов, в том числе китайско-казахстанская база логистического сотрудничества Ляньюньган[156]; сухой порт Хоргос-Восточные ворота[157]; каспийский северный терминал порта Актау[158]; железная дорога Казахстан-Туркменистан-Иран[159], протяженностью 900 км; международный транспортный коридор «Шуанси роуд»[160] и др.

В структуре трансграничной и трансконтинентальной торговли была сформирована СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота»[161], где в качестве инфраструктурной транспортно-логистической единицы был построен сухой порт Хоргос. Сухой порт вписан в структуру автомагистрали «Западная Европа-Западный Китай»[162] через железную дорогу «Жетыген-Коргас»[163]. Однако количество грузов, следующих транзитом через Хоргос, невелико, и

---

155 Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf (дата обращения 24.10.2021)

156 中哈（连云港）物流合作基地 (База логистического сотрудничества Китай-Казахстан (Ляньюньган)) URL:. https://baike.baidu.com/item/中哈（连云港）物流合作基地/16855606 (дата обращения 24.10.2021)

157 СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». URL: http://www.sezkhorgos.kz/ (дата обращения 24.10.2021)

158 Актауский Морской Северный Терминал. URL: http://www.amnt.kz/ (дата обращения 24.10.2021)

159伊朗-土库曼斯坦-哈萨克斯坦铁路线开通 (Открытие железнодорожной линии Иран-Туркменистан-Казахстан). URL: https://www.trt.net.tr/chinese/guo-ji/2014/12/04/yi-lang-tu-ku-man-si-tan-ha-sa-ke-si-tan-tie-lu-xian-kai-tong-137091 (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

160“双西公路”全线贯通 中国至欧洲实现全程高速 (Шоссе Шуанси проходит через Китай в Европу и достигает максимальной скорости). http://www.xinhuanet.com/local/2018-09/27/c_1123493261.htm

161СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота». http://www.sezkhorgos.kz/ (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

162 西欧-中国西部国际公路 (Международная автомагистраль Западная Европа - Западный Китай). URL:https://baike.baidu.com/item/西欧-中国西部国际公路/17489146 (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

163 «Жетыген-Коргас» - восточные ворота на азиатский континент. URL: https://www.zakon.kz/4468460-zhetygen-korgas-vostochnye-vorota-na.html (дата обращения 25.10.2021)

рентабельность проекта - для Казахстана или Китая - остается неясной[164]. 15 мая 2017 г. компании China COSCO Shipping Group Co.[165], Ltd. и Lianyungang Port Holding Group Co., Ltd.[166] совместно приобрели 49% акций сухого порта Хоргос-Восточные ворота, принадлежащих Казахстанской национальной железнодорожной компании[167].

Дорога Хоргос - Алматы по Новоевразийскому сухопутному мостовому коридору была недавно модернизирована. Эта дорога соединяет Хоргос - основной пункт пересечения границы между Казахстаном и Китаем, с Алматы - одним из основных экономических центров Центральной Азии. В рамках проекта 305 километров дороги между Хоргосом и Алматы было модернизировано с двухполосной дороги на четырехполосную. Этим участком завершено улучшение коридора между Урумчи (Китай) и Яйсан (Казахстан)[168]

В рамках программы «Нурлы Жол» целевой показатель транзита по территории республики железнодорожным и автомобильным видами транспорта в 2019 г. составил 18,1 млн т.[169] Объем перевозок грузов всеми видами транспорта составил 3,96 млрд т, или 94,3% от 2019 г., когда было перевезено 4,2 млрд т. Одним из растущих направлений грузоперевозок являются маршруты в/из Китай. В январе-августе 2020 г. перевозка грузов

---

[164] Andrew Higgins, “China’s Ambitious New ‘Port’: Landlocked Kazakhstan,” New York Times, January 1, 2018. URL: https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html?_r=0. (дата обращения 24.10.2021)

[165] China COSCO Shipping Corporation Limited. URL: http://en.coscoshipping.com/col/col6914/index.html (дата обращения 24.10.2021)

[166] Lianyungang Port Holding Group Corporation Limited. URL: http://www.lygport.com.cn/html/index.aspx (дата обращения 24.10.2021)

[167] 郭 辉. 中国参与哈萨克斯坦经济特区投资的. 主要障碍和合作对策 (Го Хуэй. Участие Китая в инвестициях в специальную экономическую зону Казахстана. Основные препятствия и совместные контрмеры). URL: http://www.oyjj-oys.org/UploadFile/Issue/jq5sgp1k.pdf (дата обращения 25.10.2021) (кит.)

[168] Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors URL: https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors (дата обращения 25.10.2021)

[169] Шейкин Д. Транспортная отрасль Казахстана С.5. URL: https://halykfinance.kz/download/files/company-documents/research/transport.pdf (дата обращения 24.10.2021)

через казахстанско-китайские пограничные переходы достигла 14,2 млн т, что на 30% больше, чем в аналогичном периоде 2019 г.[170] Китай продвигает железнодорожное сообщение между Китаем и Казахстаном в Алашанькоу[171] на северо-западе Китая, которое открылось 30 лет назад. К 2016 г. через город на пути в Европу прошло 1220 поездов[172].

Для контейнеров, перевозимых как через Алашанькоу, так и через Хоргос по железной дороге через Центральную Азию, Китай предоставляет огромные субсидии - иногда до 40 процентов от стоимости - для снижения транспортных расходов, так что железнодорожные перевозки столь же конкурентоспособны, как и гораздо более дешевая альтернатива судоходству[173],[174]. Хотя наземные перевозки сокращают время доставки контейнеров вдвое по сравнению с морскими маршрутами, железнодорожные перевозки в настоящее время экономически невыгодны без субсидий правительства Китая.

2.3.2. Узбекистан

Китайские инвестиции и контракты в Узбекистане за период с 2007 по 2020 гг. составили в целом 6,94 млрд долл. (Таб.2.3.2.1). Источники в Узбекистане утверждают, что китайские ПИИ за последние три года составили 3,9 млрд

[170] Транзит контейнеров в 2020 году вырос на 32%. URL:https://kursiv.kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32 (дата обращения 24.10.2021)
[171] “一带一路”上的口岸明珠——阿拉山口 (Жемчужина «Пояса и пути» - порт Алашанькоу). URL: http://www.alsk.gov.cn/info/1012/33189.htm (дата обращения 24.10.2021) (кит.)
[172] Trefor Moss, “China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe,” Wall Street Journal, May 11, 2017, URL: https://www.wsj.com/articles/china-now-has-a-rail-link-into-the-heart-of-europe-1494519829. (дата обращения 25.10.2021)
[173] Jing Yang, “Silk Road Subsidies Undermine Rail Link,” South China Morning Post, December 8, 2014.URL: http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link (дата обращения 25.10.2021)
[174] Paul Stronski, Nicole Ng. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673(дата обращения 25.10.2021)

долл.[175], и правительство нацелено на повышение ежегодных инвестиций со стороны КНР до 5 млрд долл. к 2025 г.[176].

Таблица 2.3.2.1. Основные китайские компании- инвесторы в Узбекистане к 2021 гг.

Год	Инвестор, КНР	Сумма млн долл.	Размер доли	Сторона сделки	Сектор
2007	Международная китайская инвестиционная корпорация по управлению имуществом (CITIC)	110	*	*	Химия
2007	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	880	*	*	Energy
2010	Baiyin Nonferrous Group Co., Ltd, CITIC, Chang Xin Asset Management Corp Ltd.	190	60%	Компания Oxus Gold plc.	Металлы
2010	Jinsheng Trading Co., Ltd.	100	100%		Другой
2012	CNPC	2040	*	*	Энергия
2012	Harbin Electric	230	*	*	Энергия
2013	China Railway Engineering Corporation(M) Sdn Bhd	460	*	*	Транспорт
2014	China Poly Group Corporation	180	*	АО«Узхимпром» ("Узкимесаноат")	С/х
2014	China National Machinery Industry (Sinomach), China National Chemical Engineering	480	*	АО«Узхимпром» ("Узкимесаноат")	Химия
2016	China Singyes Solar Technologies Holdings Ltd.	150	*	*	Энергия
2017	Power Construction Corp. (PowerChina)	110	*	*	Энергия
2017	China National Petroleum Corp. (CNPC)	190	50%	АО «Узбекнефтегаз»	Энергия
2017	Mingyuan Silu Industry co. ltd	110	100%	*	Недвиж-ть
2017	China National Building Material Co., Ltd. (CNBM)	160	*	*	Недвиж-ть
2018	Jiangsu Hengyuan Machine Manufacturing Co Ltd	200	100%	*	Недвиж-ть
2019	Anhui Conch Cement Co Ltd	140	*	*	Недвиж-ть
2019	Huaxin Cement Co., Ltd.	150	100%	*	Недвиж-ть
2019	China Minmetals Corp.	110	*	*	Недвиж-ть
2020	China Energy Engineering Corp.	530	*	ACWA Group	Энергия
2020	Power Construction Corp. (PowerChina)-led Unit	120	*	*	Энергия
2020	China State Construction Engineering corp. ltd	200	*	*	Недвиж-ть
2020	China Railway Construction Corporation (CRCC)	100	*	*	Транспорт

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.
*- данные отсутствуют.

[175] Год испытаний. Как Узбекистан и Китай выстраивают торгово-экономические отношения во время пандемии. URL: https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/god-ispytaniy-kak-uzbekistan-i-kitay-vystraivayut-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-vo-vremya-pande/ (дата обращения 24.10.2021)

[176] Узбекистан намерен довести ежегодный объем привлекаемых китайских инвестиций до $5 млрд URL: https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-nameren-dovesti-ezhegodnyy-obem-privlekaemykh-kitayskikh-investitsiy-do-5-mlrd-/ (дата обращения 25.10.2021)

Китайские инвестиции в транспортный сектор Узбекистана к 2021 г. составили 8 % от общего объема или 560 млн долл. Энергетика, так же, как и в других республиках ЦА, находится на первом месте по инвестициям с показателем 4250 млн долл., 1070 млн долл. было вложено в недвижимость, 590 млн долл. – в химические отрасли и 190 млн долл. – в металлургию, 180 млн долл. – сельское хозяйство, 100 млн долл. в другие сектора экономики (Рис.2.3.2.1).

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

Рисунок 2.3.2.1. Структура китайских инвестиций в Узбекистан по секторам экономики (%).

С 2016 г., с приходом нового руководства республики, в Узбекистане существенно активизировалась внешнеэкономическая деятельность, в т.ч. транспортное направление. Принятая в 2015 г. Программа развития дорожно-

транспортной инфраструктуры Узбекистана на 2015–2019 гг.[177] была дополнена в 2017 г. постановлением «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.»[178], которая направлена на обеспечение ключевой роли Узбекистана в развитии транзитных перевозок посредством участия в формировании транзитного коридора Азербайджан–Грузия–Турция–страны ЕС. Транспорт в Узбекистане переживает революцию, при этом во всех основных транспортных секторах осуществляются значительные инвестиции. В последние годы были произведены инвестиции в модернизацию и обновление основных транзитных маршрутов, в том числе «Ташкент–Ош», «Ташкент– Термез», «Самарканд–Бухара–Алат», «Кунград–Бейнеу», «Самарканд–Бухара–Алат» и «Гузар–Бухара– Нукус–Бейнеу». Кроме того, реконструкция автомагистрали А-380 «Гузар–Бухара–Нукус» до границы с Казахстаном, финансируемая АБР, обеспечивает важный транзитный коридор между Афганистаном-Таджикистаном-Туркменистаном и Казахстаном-Российской Федерацией[179]. Вклад китайских инвесторов в этих проектах достаточно скромный.

В мае 2017 г. был подписан «Меморандум о взаимопонимании по укреплению сотрудничества в инфраструктурном строительстве» между Министерством торговли Китайской Народной Республики и Государственной инвестиционной комиссией Республики Узбекистан»[180] и

---

[177] «О Программе развития и модернизации инженерно -коммуникационной и дорожно - транспортной инфраструктуры на 2015-2019 годы». № ПП-2313 URL: https://toshvil.uz/upload/medialibrary/2b3/2b3b1075287d4cc83681534f98218ccb.pdf (дата обращения 26.10.2021)

[178] «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.». URL: https://lex.uz/docs/3436207 (дата обращения 26.10.2021)

[179] Uzbekistan. Environmental Performance Reviews. URL: https://unece.org/DAM/env/epr/epr_studies/ECE.CEP.188.Eng.pdf (дата обращения 25.10.2021)

[180] 商务部部长与乌兹别克斯坦国家投资委员会主席阿赫梅德哈扎耶夫签署水电、基础设施和中小企业领域合作文件 (Министр торговли и председатель Государственной инвестиционной комиссии Узбекистана Ахмед Хазаев подписали документ о сотрудничестве в области гидроэнергетики, инфраструктуры и малого и среднего бизнеса).

«Соглашение о международных автомобильных перевозках между правительствами Китая и Узбекистана»[181] для совместного создания системы транспортной сети Китай-Центральная Азия.

Дорога Ангрен — Пап является одним из самых сложных инфраструктурных проектов, которые были реализованы за последние в постсоветских странах. Строительство железной дороги началось в 2013 г. Проект стоимостью почти 2 млрд долл. Был осуществлен с помощью китайских подрядчиков. Дорога, общая длина которой составляет 123 км, в том числе тоннель — 19,1 км, связывает Андижанскую, Наманганскую и Ферганскую области Узбекистана, не проходя по территориям иных государств. Ранее, чтобы доставить груз или людей из Ташкента в Ферганскую область, узбекские составы должны были проследовать транзитом через Таджикистан (по маршруту Бекабад — Худжанд — Канибадам — Коканд)[182]. Этот путь - один из элементов планируемого транзитного коридора Китай — Киргизия — Узбекистан — Европа.

В 2013 – 2016 гг. китайская группа компаний по строительству ж/д тоннелей China Railway Tunnel Group Co., Ltd. построила 19-километровый Камчикский тоннель[183],[184] - ключевой и сложный проект на участке железной дороги Ангрен — Пап (маршрут Андижан-Пап-Ангрен-Ташкент экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия). Туннель

URL: http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/12/content_5193256.htm (дата обращения 25.10.2021)

[181]中华人民共和国政府和乌兹别克斯坦共和国政府国际道路运输协定 (Соглашение о международных автомобильных перевозках между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Республики Узбекистан). URL: http://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20210712/1626077979652.pdf (дата обращения 25.10.2021)

[182] Железная дорога Ангрен — Пап: чего ждать Киргизии и Таджикистану? URL: https://regnum.ru/news/polit/2091030.html (дата обращения 25.10.2021)

[183] 卡姆奇克隧道贯通将中乌交通基础设施合作推进一大步 (Завершение строительства туннеля Камчик будет способствовать развитию сотрудничества Китая и Узбекистана в области транспортной инфраструктуры). URL: https://www.imsilkroad.com/news/p/422.html (дата обращения 25.10.2021)

[184] 谢亚宏. “中国技术”打通中亚最长隧道. (Се Яхун. «Китайские технологии» открывают самый длинный туннель в Центральной Азии). URL: http://scitech.people.com.cn/GB/n1/2016/0229/c1007-28157498.html (дата обращения 26.10.2021)

протяженностью 19,2 км проходит через сложную геологическую среду. Стоимость проекта составила 1,46 млрд долл.[185]. В этот же период китайскими подрядчиками проведена электрификация этого железнодорожного пути. В октябре 2020 г. было открыто регулярное железнодорожное сообщение между провинцией Хэбей и Ташкентом.

Перечень перспективных проектов узбекско-китайского сотрудничества в транспортной сфере включает дальнейшее развитие транспортного коридора Узбекистан-Кыргызстан-Китай, строительство железных дорог, создание логистических центров на маршруте Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар. и строительство Камчикского автомобильного тоннеля[186]. Узбекистан играет важную роль в транзите газа из Туркменистана в Китай. В добавление к действующему газопроводу через Казахстан есть планы строительства нового отрезка газопровода из Туркменистана в Китай протяженностью 210 км, нитки D.

2.3.3. Туркменистан

Согласно официальным данным китайские инвестиции в Туркменистан к 2021 г. составили 6,8 млрд долл. По имеющимся данным, дифференциации в структуре инвестиций не наблюдается – все средства были направлены в энергетическую и смежные сферы (Таб.2.3.3.1). Помимо этого, собственником всех инвестиционных проектов является Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)[187].

---

[185] 中国-中亚-西亚经济走廊 (Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия). URL: https://baike.baidu.com/item/中国-中亚-西亚经济走廊/24618319 (дата обращения 25.10.2021)

[186]Dadabaev T., Djalilova N. Connectivity, energy, and transportation in Uzbekistan's strategy vis-à-vis Russia, China, South Korea, and Japan. Asia Europe Journal, 2021, volume 19. Pp.105–127. URL: URhttps://link.springer.com/article/10.1007/s10308-020-00589-w (дата обращения 25.10.2021)

[187]中国石油天然气集团有限公司 (Китайская национальная нефтегазовая корпорация). URL: http://www.cnpc.com.cn/cnpc/index.shtml (дата обращения 25.10.2021)

Таблица 2.3.3.1. Основные китайские компании- инвесторы в Туркменистан к 2021 гг.

Год	Инвестор, КНР	Сумма млн долл.	Размер доли	Сектор
2007	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	150	100%	Энергетика
2009	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	3130	100%	Энергетика
2012	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	2920	100%	Энергетика
2014	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	600	100%	Энергетика

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.

Наиболее яркими образцами сотрудничества Туркменистана и КНР в транспортной сфере является газотранспортные проекты. Газопровод Туркменистан-Китай – один из крупнейших инфраструктурных проектов Центральной Азии и яркий пример инвестиционно-кредитного сотрудничества с КНР. Трубопровод состоит из трех параллельных ниток «А», «В» и «С», протяженностью 1833 км каждая. Газопровод Средняя Азия-Китай начинается в Гедайме на границе Туркменистана и Узбекистана и заканчивается в Хоргосе в районе Синьцзян в Китае. Стоимость газопровода составляет по разным источникам: ветки А и В - от 6,5 млрд долл. до 11 млрд долл.[188],[189], ветка С – 15,7 млрд долл.[190]. 188 км трубопровода находятся в Туркменистане. Линии А (запуск 2009 г.) и В (запуск 2010 г.) принадлежат и управляются China National Petroleum Corporation (CNPC). Проект

[188]Туркменистан: китайская долговая ловушка разомкнута. URL: https://russian. eurasianet.org/туркменистан-китайская-долговая-ловушка-разомкнута (дата обращения 27.10.2021)
[189]Central Asia-China Gas Pipeline Financing (3666KM). URL: https://ijglobal.com /data/transaction/18941/central-asia-china-gas-pipeline-financing-3666km (дата обращения 27.10.2021)
[190] Chinese west-east pipeline secures funding. URL: http://www.oilandgastechnology.net /pipeline-news/chinese-west-east-pipeline-secures-funding (дата обращения 25.10.2021)

осуществила компания CNPC Exploration and Development[191], дочерняя компания CNPC[192]. Линия С (запуск 2014 г.) принадлежит CNPC на 52%, Baosteel[193] (16%), China NCSSF[194] (16%) и China Urban Infrastructure Fund (16%)[195]. Туркменский участок газопровода был построен «Стройтрансгазом», дочерней компанией «Газпрома», среди других подрядчиков - China Petroleum Pipeline Bureau (CPP)[196], China Petroleum Engineering and Construction Corporation (CPECC)[197] и Zeromax. В настоящее время все три линии газопровода работают на 100 % своей мощности. С момента сдачи газопровода в эксплуатацию существенная часть туркменского газа поставляется в КНР в счет погашения кредита за строительство газопровода.

Несмотря на масштабность китайского присутствия в нефтегазовой отрасли Туркменистана, оно пока сфокусировано фактически только на газовом сегменте: освоении газовых месторождений, добыче газа, строительстве газоперерабатывающих мощностей и газотранспортной системы в китайском направлении.

В то же время, китайское присутствие в других сегментах туркменской экономики, по официальным данным, остается несущественным. Озвучиваются единичные проекты. Например, компания Huawei[198] в 2012-2014 гг. на участке железной дороги Ашхабад-Берекет-Туркменбаши,

[191]CNPC Exploration & Development Co Ltd. URL: https://www.bloomberg.com/profile/company/CNPCEXZ:CH (дата обращения 25.10.2021)
[192]Central Asia-China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/ (дата обращения 25.10.2021)
[193]Baosteel Group Corporation. URL: https://www.baosteel.com/group_en/ (дата обращения 25.10.2021)
[194]National Council for Social Security Fund. URL: http://www.ssf.gov.cn/Eng_Introduction/201206/t20120620_5603.html (дата обращения 25.10.2021)
[195] Central Asia-China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/ (дата обращения 25.10.2021)
[196] China Petroleum Pipeline Bureau. URL: https://www.cccme.cn/ shop/cccme12620/introduction.aspx (дата обращения 27.10.2021)
[197] China Petroleum Engineering and Construction Corporation. URL: http://cpecc.cnpc. com.cn/cpeccen/
[198] Huawei Technologies Co. Ltd. https://www.huawei.com/en/(дата обращения 25.10.2021)

протяженностью более 1200 км[199], предоставила услуги по модернизации связи.

Также Туркменистан является важным звеном для Китая в реализации транспортного проекта Нового шёлкового пути на предложенных им принципах. Развиваются контейнерные перевозки посредством частично-действующего железнодорожного транспортного коридора Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран, позволяющий сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном[200]. Компании из КНР активно инвестируют в транспортный сектор экономики. 90 % транспортной мощностей железнодорожных магистралей обеспечивается локомотивами, произведёнными в Китае[201].

2.3.4. Кыргызстан

Объем китайских инвестиций занимает 33 % от общего объема прямых вложений в Кыргызстан[202]. В 2019 г. в Кыргызстане действовало около 400 китайских компаний и 170 китайско-кыргызских совместных предприятий[203]. Китайские инвестиции и контракты в Кыргызстане оцениваются в 4,73 млрд долл. Основная форма инвестирования со стороны Китая – связанные

[199] 华为助力土库曼斯坦铁路打造钢铁“丝绸之路” (Huawei помогает Туркменской железной дороге построить стальной «Шелковый путь»). URL: https://e.huawei.com/cn/case-studies/cn/2017/201705021506 (дата обращения 25.10.2021)
[200] Туркменистан и Китай довели объём товарооборота до 10 миллиардов долларов. URL: https://sng.today/ashkhabad/6044-turkmenistan-i-kitay-doveli-obem-tovarooborota-do-10-milliardov-dollarov.html (дата обращения 25.10.2021)
[201] Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL: https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html
[202] 33 процента прямых инвестиций в Кыргызстан привлекают из Китая. URL: https://24.kg/ekonomika/143108_33protsenta_pryamyih_investitsiy_vkyirgyizstan_privlekayut_izkitaya/ (дата обращения 25.10.2021)
[203] Кузьмина Е. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая URL: https://eurasia.expert/investitsii-i-seryy-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/ (дата обращения 25.10.2021)

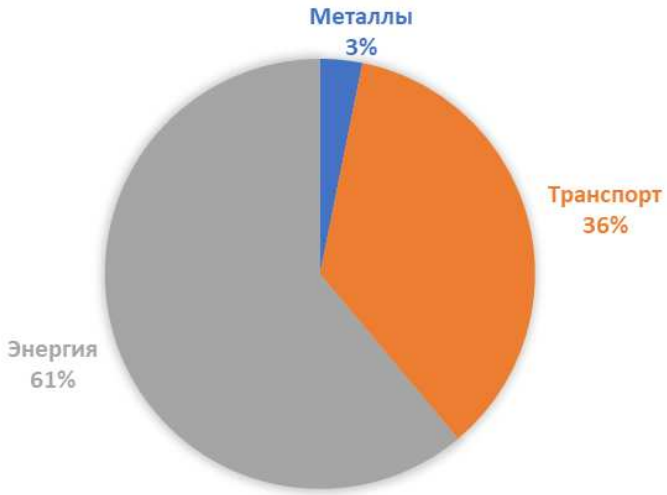
кредиты, часть объектов по проектам затем выкупаются китайскими компаниями, долями или полностью (Таб.2.3.4.1).

Таблица 2.3.4.1. Основные китайские компании- инвесторы в Кыргызстане к 2021 гг.

Год	Инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли	Сторона сделки	Сектор
2011	Tebian Electric Apparatus (TBEA)	390	*	ОАО «Национальная электрическая сеть Кыргызстана» (НЭГК	Энергия
2014	Shaanxi Coal and Chemical Industry Group Co., Ltd	430	100%	*	Энергия
2014	Китайская национальная нефтегазовая корпорация. (CNPC)	1400	*	*	Энергия
2014	Tebian Electric Apparatus Co., Ltd. (TBEA)	390	*	*	Энергия
2014	Jiangsu Rongsheng Heavy Industries Co Ltd	280	60%	New Continental Oil & Gas Co., Ltd.	Энергия
2014	Beijing Urban Construction Group (BUCG)	990	*	*	Транспорт
2014	China National Machinery Industry (Sinomach)	300	*	*	Транспорт
2015	Zijin Mining Group Co., Ltd	150	60%	ОАО «Кыргыз Алтын»	Металлы
2015	China Communications Construction Group (CCCG)	400	*	*	Транспорт

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.
*- данные отсутствуют.

В структуре инвестиций китайских компаний в экономику Кыргызстана к 2021 г. инвестиции в транспортные проекты составляют около 36% от общего объема, что в денежном выражении 1,69 млрд долл. Основная доля у инвестиций в энергетические проекты - 2,85 млрд долл., в металлургию инвестировано 150 млн долл. (Рис. 2.3.4.1).



Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

Рисунок 2.3.4.1. Структура китайских инвестиций в Кыргызстане по секторам экономики (%).

Из-за растущих политических волнений и эскалации вызовов для ведения своей деятельности китайские инвестиции в Кыргызстан в последние годы существенно снизились[204].

Китай проявляет определенную активность в формировании современной логистической и транспортной инфраструктуры в Кыргызстане. К 2019 г. Китай предоставил Кыргызстану кредитов на сумму около 1,69 млрд долл. на транспортные проекты. Пекин уже реализовал такие крупные инфраструктурные проекты, как реконструкция автодороги Бишкек–Нарын–Торугарт-Кашгар[205], связывающей Кыргызстан с Китаем (общая сумма

[204] Kyrgyzstan: Authorities wake up to business climate blues. URL: https://eurasianet.org/kyrgyzstan-authorities-wake-up-to-business-climate-blues (дата обращения 28.10.2021)

[205] Бишкек - Нарын – Торугарт. URL: http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/ (дата обращения 25.10.2021)

инвестиций – 600 млн долл.) и строительство автодороги Север–Юг[206]- основные международные автотранспортные (транзитные) коридоры в направлении Китая. За счет китайских инвестиций ведется строительство крупнейших инфраструктурных проектов, не имеющих аналогов в истории Кыргызстана: туннеля и двух эстакадных мостов.

Бишкек-Нарын-Торугарт-Кашгар[207] является самой важной из двух основных трасс, связывающих Кыргызстан с Китаем. Через Каракумское шоссе перспектива выхода в Пакистан и порты Индийского океана.

Автомагистраль – Бишкек-Жалалабад-Ош (Север-Юг) является приоритетом для Кыргызстана, т. к. способна улучшить транспортное сообщение между двумя основными регионами – Бишкеком и Ошем, и стать частью более протяженного транзитного коридора из Таджикистана в Россию через Кыргызстан и Казахстан[208]. Одним из подрядчиков является China Road and Bridge Corporation. Стоимость проекта оценена в 850 млн долл. В финансировании участвуют три банка: Эксимбанк Китая, Евразийским банком развития и Азиатским банком развития[209].

Проект строительства железной дороги по маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан в перспективе позволит реализовать транзитный потенциал республики, а также соединит Кыргызстан со странами Юго-Восточной и Западной Азии. Но на сегодняшний день Проект до сих пор не согласован.

---

[206] Кузьмина Е. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: https://eurasia.expert/investitsii-i-seryy-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/ (дата обращения 25.10.2021)

[207] Бишкек - Нарын – Торугарт. URL: http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/ (дата обращения 25.10.2021)

[208]Кыргызстан – страна на пересечении сухопутных транспортных маршрутов древнего Шелкового пути. URL: https://www.iru.org /ru/Ресурсы/Новости/kyrgyzstan-strana-na-peresechenii-sukhoputnykh-transportnykh-marshrutov-drevnego-shelkovogo-puti (дата обращения 25.10.2021)

[209] Карта — Финансирование строительства альтернативной дороги Север—Юг в Кыргызстане. URL: https://stanradar.com/news/full/10085-karta-finansirovanie-stroitelstva-alternativnoj-dorogi-severjug-v-kyrgyzstane.html (дата обращения 28.10.2021)

Трубопроводный транспорт потенциально выгоден для Кыргызстана: прямые поставки туркменского природного газа в страну, транзитные и налоговые отчисления в бюджет страны, новые рабочие места. В 2019 г. начались подготовительные работы по прокладке газопровода через Алайский и Чон-Алайский районы Ошской области Прокладкой киргизской ветки магистрального газопровода Центральная Азия – Китай занимается SINO-Pipeline International Company Limited[210].

В Кыргызстане крупные инвестиции сталкиваются с протестами, которые заканчиваются сворачиванием проектов. Перспективный проект в транспортно-логистической сфере (соглашение между «Нур Строй Монтаж» и компанией One Lead One (HK) Trading Limited о строительстве торгово-логистического центра стоимостью 280 млн долл. был отменен в году[211].

2.3.5. Таджикистан

По официальным данным общий объем китайских инвестиций в Таджикистане, с момента приобретения независимости и по настоящее время, составил 2,32 млрд долл. (Таб.2.3.5.1). По этому показателю Таджикистан замыкает пятерку государств ЦА. Основная форма инвестирования со стороны Китая – связанные кредиты, часть объектов по проектам затем выкупаются китайскими компаниями. В Таджикистане практикуется возврат долгов Китаю недрами и суверенными территориями.

[210] SINO-Pipeline International Company Limited. URL: http://spi.cnpc.com.cn/spien/(дата обращения 28.10.2021)

[211] 曾获中国投资 吉尔吉斯斯坦取消中企合作项目 (Получив китайские инвестиции, Кыргызстан отменяет проекты сотрудничества с китайскими предприятиями). URL: https://www.zaobao.com.sg/realtime/china/story20200226-1032186 (дата обращения 28.10.2021)

Таблица 2.3.5.1. Основные китайские компании- инвесторы в Таджикистане к 2021 гг.

Год	Инвестор, КНР	Сумма млн долл.	Размер доли	Сторона сделки	Сектор
2006	Tebian Electric Apparatus Co., Ltd. (TBEA)	400	*	*	Энергия
2006	China Communications Construction Group (CCCG)	300	*	*	Транспорт
2009	China Communications Construction Group (CCCG)	260	*	*	Транспорт
2012	Tebian Electric Apparatus Co., Ltd. (TBEA)	350	*	*	Энергия
2012	China National Building Material Co., Ltd. (CNBM)	300	*	ГУП "Таджикская алюминиевая компания"(TALCO)	Недвижимость
2016	Power Construction Corp. (PowerChina)	170	*	*	Энергия
2019	China National Machinery Industry (Sinomach)	540	*	ГУП "Таджикская алюминиевая компания"(TALCO)	Металлы

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/.
*- данные отсутствуют.

Источник: составлено авторами по The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. URL:https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

Рисунок 2.3.5.1. Структура китайских инвестиций в Таджикистан по секторам экономики (%).

Транспортный сектор в структуре китайских инвестиций в Таджикистан достиг к 2021 г. 560 млн долл., что составило 24 % от общего объема (Рис.2.3.5.1). Лидирующую позицию занимает энергетика – 920 млн долл. Металлургия и сектор недвижимости занимают третье и четвертое место с объемом инвестиций 540 млн долл. и 300 млн долл. соответственно.

В «Специальном плане развития национальных транспортных объектов Таджикистана до 2025 года», указывается, что республика находится «на пути самой короткой торговой магистрали, связывающей Восток (в том числе Народную Республику Китай с её высоким темпом развития экономики) с Западом (страны Европы и другие государства бассейна Средиземноморья)» [212]. Предполагается, что за этот период 9,92 млрд долл. будут инвестированы в автомобильные, железные дороги, авиацию и другие области. Китайские компании использовали льготные кредиты правительства Китая для строительства шоссе Та-Урбан, Хатлонского тоннеля, железнодорожного тоннеля Яван-Вахдат и другой транспортной инфраструктуры в Таджикистане.

Транспортная инфраструктура Таджикистана относительно слабая и больше опирается на автомобильный транспорт, чем на железные дороги из-за гористого рельефа местности в стране. Китайские государственные компании или их дочерние предприятия выиграли большинство международных тендеров. Ряд таджикско-китайских совместных предприятий имеют субподряды на дорожные строительные работы. В таджикско-китайских совместных предприятиях китайский партнер обычно берет на себя бóльшую долю капитальных инвестиций, а таджикская сторона организует получение разрешения на землю и утверждение сделки регулирующим

[212] Постановление правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года №165. Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года. URL: http://base.spinform.ru /show_doc.fwx?rgn=81534 (дата обращения 25.10.2021)

органом. Часто таджикское правительство предлагает китайским инвесторам налоговые льготы или бесплатные земли[213].

Китайскими компаниями были реализованы на территории Таджикистана многочисленные крупномасштабные инфраструктурные проекты, связанные со строительством автомобильных дорог, туннелей, линий электропередач, подстанций. В частности, компания China Road and Bridge Corporation (CRBC) реконструировала: дорогу Душанбе-Чанак (410 км) с использованием китайского кредита в размере около 300 млн долл., автодорогу Душанбе-Вахдат-Дангара-Куляб, центральную протокольную дорогу столицы Таджикистана, автодорогу Душанбе-Турсунзаде до границы Узбекистана. Этой же компанией были возведены автомобильные тоннели Шахристон, Дусти (Майхура), Хатлон (Чормагзак) и Озоди (Шар-Шар), а также тоннели и мосты на железной дороге Душанбе-Вахдат-Яван-Курган–Тюбе[214].

Железнодорожная корпорация China Railway Group Limited[215] завершила реализацию проекта по реконструкции автодороги Канибадам-Патар. Национальная нефтегазовая корпорация Китая (CNPC) совместно с Таджиктрансгазом (СП «Trans-Tajik Gas Pipeline Company Ltd.») занимается строительством четвёртой ветки (ветка D) газопровода - Центральная Азия-Китай[216].

Компания China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro)[217] за счет предоставленных Азиатском банком развития 177 млн

---

[213] Lobyrev V., Andrey Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. Pp. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения 25.10.2021)

[214] China Railway Group Ltd. URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения 25.10.2021)

[215] China Railway Group Limited. URL: https://asia.nikkei.com/Companies/China-Railway-Group-Ltd. (дата обращения 28.10.2021)

[216] China National Petroleum Corporation.URL: https://www.cnpc.com.cn/ru/ (дата обращения 28.10.2021)

[217] China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro). URL: https://www.hydropower.org/our-members/powerchina (дата обращения 28.10.2021)

долл. реконструировала автодорогу Душанбе-Рашт-Джиргаталь-граница Кыргызстана. Другая китайская компания - «Цзянчань Бейсинг» - реабилитировала 113-километровую автодорогу Айни - Пенджикент - граница с Узбекистаном (на средства гранта АБР -100 млн долл., кредита фонда ОПЕК - 14 млн дол и бюджета правительства Таджикистана - 1,3 млн долл)[218].

В настоящее время компания China Road and Bridge Corporation (CRBC)[219]занимается предварительными работами по строительству участка дороги Калаи Хумб – Вандж – Рушан (Горный Бадахшан), протяжённостью 92,3 км. Для реконструкции данного участка Китай предоставил безвозмездную помощь в размере 230 млн. долл.[220]

На строительство Хатлонского тоннеля средства Таджикистан получил средства от КНР в качестве кредита. Генеральным подрядчиком проекта являлся китайская China Road and Bridge Corporation (CRBC)[221]. Общая стоимость проекта составила 68 млн долл. Тоннель был официально сдан в эксплуатацию в ноябре 2013 г. Строительство тоннеля являлось частью крупного проекта по реконструкции автомобильной дороги «Душанбе — Вахдат — Дангара».

Железнодорожный проект «Вахдат-Яван» (Вая)[222] - первый проект, осуществленный China Railway Construction в Таджикистане. Длина железной дороги Вая составляет 48,65 км, а общий объем инвестиций составляет 72 млн долл. Строительство началось 15 мая 2015 г. Основные работы включают 3 тоннеля и 5 мостов. 7 марта 2016 г. был успешно завершен тоннель №1 железнодорожного проекта «Вахдат-Яван». Туннель № 1 имеет общую длину

[218]Журналистам показали отремонтированную дорогу Айни-Пенджикент URL: https://tj.sputniknews.ru/20151019/1017162651.html (дата обращения 28.10.2021)
[219] China Road and Bridge Corporation (CRBC). URL: https://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html (дата обращения 25.10.2021)
[220]Ресурсы и объекты: насколько Китай углубился в Таджикистан? URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения 25.10.2021)
[221]China Road and Bridge Corporation. URL: https://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html (дата обращения 28.10.2021)
[222]路瓦亚铁路 (Железная дорога «Вахдат-Яван»). URL: https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077(дата обращения 28.10.2021)

2 километра, что является самым длинным из трех туннельных миссий проекта и последним проходом. 24 августа 2016 г. таджикская железная дорога Вахдат-Яван (сокращенно Вайская железная дорога) была официально открыта для движения.

В настоящее время реализуются 1-ая и 2-ая фаза проекта «Реконструкция автодороги Душанбе – Бохтар». Подрядчиком проекта на первом этапе является китайская компания «Синьцзян Бейсин», а международным консультантом - германская компания «КОКС». Первый этап предполагает реконструкцию 33-километрового участка дороги со строительством моста через реку Кофарниган. Дорога Душанбе-Бохтар - одна из наиболее загруженных в республике: по ней проезжают около 10 тыс. машин в день. Она является частью Евро-Азиатской сети автомобильных дорог, соединяющих страны Центральной Азии с Китаем. Данная автодорога станет связующим звеном международных транзитных коридоров ТРАСЕКА (Т23), маршрутов Европейского соглашения о международных магистралях (Е123) и Азиатских шоссейных дорог (АН7). На реконструкцию этого участка выделено 96,3 млн. долл. Бюджет второго этапа проекта (протяженностью 39,6 км со строительством моста через реку Вахш) составляет 107,5 млн. долл. Ожидается, что 1-й этап реконструкция автодороги Душанбе-Бохтар, общей протяженностью 82 км. завершится в 2022 г.[223]

В октябре 2021 г. Таджикистан получил грант от КНР размером 125 млн долл. на модернизацию ключевой автомагистрали 80-км участка шоссе вдоль афганской границы в горах Памира от Калаи-Хумба до Ванджа - единственной дороги, соединяющей таджикскую столицу с Китаем. Проект обсуждался с 2015 г. с предварительными размером вложений с китайской стороны в 204

[223]Шодиев Х. Строительство автодороги Душанбе-Бохтар застопорилось. Китайские рабочие не приехали, местные не справляются. URL: https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20200716/sroki-sdachi-1-i-fazi-avtodorogi-dushanbe-bohtar-pridetsya-otlozhit-kitaiskie-spetsialisti-zaderzhivayutsya (дата обращения 28.10.2021)

млн долл.[224] В сложных геологических условиях планируется построить здесь двухполосную дорогу 3-й технической категории, два тоннеля (протяженностью 5,2 км), галереи общей протяженностью 490 метров, 15 мостов (634 метров) и другие объекты[225]. Конечная цель - реконструировать всю автомагистраль до перевала Кульма, который находится на высоте более 4300 метров над уровнем моря на границе между Мургабским районом Таджикистана и Синьцзян-Уйгурской автономной провинцией Китая. Грант по сути является субсидией китайским компаниям т.к. именно они являются подрядчиками, предоставляют строительные материалы и рабочую силу. И в конечном итоге именно китайские грузовые компании получат большую выгоду от завершения транс-памирского маршрута.

Страны Центральной Азии с готовностью отзываются на подписание соглашений о транспортном сотрудничестве, но эффективность этих соглашений неоднозначна т.к. единичны случаи, когда соседи создают друг другу преграды, иногда намеренно, не выполняя положений международных и региональных транспортных соглашений.

В соответствии с политикой «Один пояс, один путь», увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру в Центральной Азии способствует реализации региональных межсетевых соединений, а также является важной мерой для содействия «глобальному выходу» китайских предприятий на передачу производственных мощностей и достижение оптимального распределения производственных мощностей. Однако из-за огромного привлеченного капитала и длительного периода окупаемости инвестиций в транспортную инфраструктуру в сочетании со сложной инвестиционной средой в Центральной Азии китайские компании

[224]Tajikistan accepts $125m from China for road, less than expected. URL: https://eurasianet.org/tajikistan-accepts-125m-from-china-for-road-less-than-expected (дата обращения 28.10.2021)

[225] Эмомали Рахмон пообещал: реконструкция автодороги Калаи Хумб-Вандж начнется до конца года. URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/power/20200820/emomali-rahmon-rekonstruktsiya-avtodorogi-kalai-humb-vandzh-nachnetsya-do-kontsa-etogo-goda (дата обращения 28.10.2021)

сталкиваются со многими рисками при инвестировании в транспортную инфраструктуру в Центральной Азии.

Говоря о китайских инвестициях, необходимо учитывать, что кредиты часто осуществляются непрозрачным образом и чаще всего носят связанный характер: они выделяются при условии, что осваивать их будут китайские корпорации с применением китайской рабочей силы китайскими материалами, с китайским пост-проектным обслуживанием. Возврат инвестиций (как один из вариантов) может быть предложен в виде эксплуатации возведенных в рамках инвестиционного проекта транспортного маршрута или инфраструктуры безвозмездно на определенный срок до окупаемости объектов или долгосрочную льготную аренду. Пекинская модель экономического развития региона подпитывает коррупцию. Инвестиционные усилия Китая в Центральной Азии в основном направлены на поддержку его стратегии выхода, поиск возможностей работы для китайских компаний и граждан за рубежом и на установление связи Китая с рынками в Европе, неясно, могут ли усилия Китая привести к широкому росту в уровне жизни или создании рабочих мест для жителей Центральной Азии.

2.4. Социально-политические проблемы стран ЦА в контексте инициативы «Один пояс-один путь».

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

контроля над стратегическими отраслями промышленности; получения максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; усиления влияния в политической жизни государства; создания

благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона; диверсификации поставщиков, способов транспортировки и вариантов закупки углеводородов с перспективой расширения своих центральноазиатских сухопутных магистралей до Северного Ирана и дальше до Ближнего Востока.

При этом государства Центральной Азии стремятся к сохранению баланса сил в регионе и, играя на противоречиях основных внешнеполитических игроков (США, Китай, Россия, Европейский союз, Индия, арабский мир, Иран, Турция), пытаются получить максимальную выгоду. По их мнению, это поможет обеспечению стабильности существующих политических режимов и правящих элит с учетом предстоящих «транзитов власти», привлечению инвестиций в обрабатывающую промышленность, транспорт и инфраструктуру без учета политических требований со стороны инвесторов[226].

По мнению известного аналитика А.А. Казанцева, после распада СССР «слишком быстрый уход России породил в Центральной Азии неупорядоченность и нестабильность»[227]. Результатом стало образование множества дестабилизирующих факторов, таких, как: прогрессирующая разобщенность стран региона, обусловленная превалированием политических амбиций правящих элит, преследующих узкие националистические интересы в межгосударственных отношениях; зависимость стран региона от внешних субсидий, несогласованность в вопросах внешней политики, борьба за региональное лидерство; столкновение национальных, экономических интересов: газ и нефть Каспия, вода и гидроэнергетические ресурсы, земля Ферганской долины - спорные вопросы пограничного размежевания (Таджикистан-Кыргызстан- Узбекистан, Казахстан-Узбекистан, Таджикистан-Узбекистан); трудноразрешимые историко-территориальные

[226] Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. 248 с. С.74

[227] Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия» [М.: Наследие Евразии, 2008. С.6.

конфликты (Таджикистан-Узбекистан); демографические проблемы: высокий уровень рождаемости в ЦА, большая плотность населения (численность население около 60 млн чел.[228]), как следствие – безработица (от 2,3% в Таджикистане до 9,3% в Узбекистане) с избытком рабочей силы (более 5 млн чел. трудовых мигрантов); нехватка жизнеобеспечивающих ресурсов, земли и воды; нехватка квалифицированной рабочей силы, специалистов в секторах здравоохранения, образования, промышленности, транспорта и коммунальных услуг; дефицит коммунальных услуг; низкое качество человеческого капитала; острая нехватка различных видов инфраструктуры, таких как электричество и внутреннее газоснабжение (Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан), что является одними из важнейших препятствий для развития крупномасштабного промышленного производства; высокий уровень коррупции, колоссальная теневая экономика (до 60 % активного населения заняты в теневом секторе)[229].

За последние 20 лет государства ЦА предпринимают попытки для повышения качества жизни населения. В Казахстане также наблюдается существенный экономический рост. Но, по-прежнему, экономики региона зависят либо от экспорта минеральных ресурсов (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), либо от экспорта рабочей силы (Таджикистан и Кыргызстан).

Доставшиеся в наследство от СССР транспортная сеть, инфраструктура, ЖКХ и промышленность существенно амортизировались (местами, на 90 %) и нуждаются в модернизации, расширении или полной замене[230]. Китайская инициатива Один пояс-один путь (ОПОП) рассматривается государствами ЦА как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ОПОП.

---

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

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

230 Dancov A. The Paradoxes of Social and Economic Development in Central Asia. URL: https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-paradoxes-of-social-and-economic-development-in-central-asia/ (дата обращения:12.11.2021).

За прошедший с момента активизации ОПОП в 2013 г. период уже можно провести некоторые промежуточные итоги. Двадцать шесть маршрутов появилось при содействии Китая в Центральной Азии за последние два года. Если суммировать их общую протяженность, то она уже приближается к половине длины экватора – к 20 тыс. км.[231].

Ключевым звеном в реализации сухопутной части ОПОП, благодаря своему географическому положению, стал Казахстан. Председатель КНР Си Цзиньпин, в своем выступлении на Форуме международного сотрудничества «Один пояс - один путь», назвал Казахстан «чемпионом» по транзиту трансконтинентальных перевозок[232]. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» («Светлый путь»)[233],[234] и строительству Экономического пояса Шелкового пути[235] за пять лет - появление платных дорог, новые рабочие места, рост внутренних и международных грузоперевозок[236].

Сотрудничество Киргизии с Поднебесной в последние годы растет: нефтегазовая отрасль, участок газопровода Центральная Азия – Китай, гидроэнергетика, золотодобыча, дорожное строительство[237]. В проекте железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан», обсуждаемый с середины

---

231 Панкратенко И.Н. Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html(дата обращения:12.11.2021).

232 Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/(дата обращения:12.11.2021).

233 «Нурлы жол» - государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденная в апреле 2015 г. (прим.авт.)

234 Проекты «Нұрлы жол». URL: https://www.europe-china.kz/nurly-zhol (дата обращения:12.11.2021).

235 О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства "Экономического пояса Шелкового пути" между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518 (дата обращения:12.11.2021).

236 Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: https://www.europe-china.kz/news/12517 (дата обращения:15.11.2021).

237 Кузьмина Е.М. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: https://eurasia.expert/investitsii-i-seryy-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/(дата обращения:12.11.2021).

1990-х гг. явных выгод Кыргызстану не просматривается. Предлагаемый маршрут фактически разрезает Киргизию надвое, не решая проблему связанности севера и юга, а лишь усугубляя ее. Так же, предлагаемая Китаем ширина колеи не используется на территории ЦА. Объем накопленных китайских инвестиций в Кыргызстан за 2005-2018 гг. составил 4,73 млрд долл. США. В Киргизии исчерпан лимит по внешнему долгу, к тому же КНР уже является крупнейшим кредитором Кыргызстана (1,7 млрд долл. - более 40% внешнего долга)[238]. Участие КНР в экономике Кыргызстана по некоторым показателям характеризуется экспертами как избыточное. На сегодняшний день вопрос эффективности сотрудничества с КНР остается открытым. Опыт китайских проектов говорит о том, что китайские специалисты сами обслуживают свои объекты. Основной доход могут составить лишь средства за транзит и землепользование[239]. Взаимовыгодное участие Киргизии в ОПОП руководству страны видится через национальную программу «Таза коом» («Чистое общество»), что, по их мнению, поможет государству перейти из разряда стран с экономикой, основанной на низкоквалифицированном труде и использовании природных ресурсов, в инновационную, основанную на цифровых технологиях, инновациях и знаниях.

В настоящее время Узбекистан и КНР активно наращивают сотрудничество по реализации различных программ в рамках концепции «Один пояс – один путь». Подписаны соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном и Кыргызстаном. В феврале 2018 г. автодорога «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» была введена в постоянную эксплуатацию. Ведутся работы по строительству железной дороги по этому же маршруту, что позволит Китаю и странам Центральной Азии получить выход

[238] Кыргызстан в проекте «Один пояс – один путь». Перспективы и возможности URL: http://kg.utro.news/kyrgyzstan-proekte-odin-poyas-odin-put-perspektivy-17051813484929. htm (дата обращения:12.11.2021).
[239] Кузьмина Е.М. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая URL: https://eurasia.expert/investitsii-i-seryy-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/ (дата обращения:12.11.2021).

к иранским портам Персидского залива[240]. Надо признать, что активную экономическую деятельность на территории Узбекистана Китай начал задолго до объявления инициативы Один пояс-один путь. В 2019 г. в стране была зарегистрирована 531 новая китайская компания, в результате чего их общее количество достигло 1652 (российских - 1828). Общий объем китайских инвестиций в экономику Узбекистана превышает 8 млрд долл. (2018 г.)[241].

В 2014 г. Душанбе и Пекин подписали меморандум «О продвижении создания Экономического пояса Шелкового пути». К настоящему времени завершены проекты по строительству автомобильной дороги Таджикистан-Узбекистан, тоннеля «Хатлон», железной дороги Вахдат-Яван, которые были осуществлены за счет китайской стороны, стабильно продвигается строительство таджикского участка газопровода Китай – Центральная, завершен китайский проект тепловой электростанции в Душанбе[242].

Еще до провозглашения инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» взаимоотношения Китая с Таджикистаном развивались весьма интенсивно и охватывали транспортную сферу, энергетику, горнорудную отрасль, сельскохозяйственную сферу, торговлю и т.д. Объем двусторонней торговли между Китаем и Таджикистаном вырос почти в 300 раз с начала установления дипломатических отношений (1992), достигнув 885 млн долл. За последние 10 лет на китайские деньги были построены автомагистрали, имеющие государственное значение, например, магистраль Душанбе-Куляб –Хорог- Кульма-Кашгар и Душанбе- Джиргаталь-Сары-Таш. Первая соединила упомянутые города с северо-западом Китая, а вторая пошла прямиком в Киргизию, наладив наземное сообщение между странами[243]. При

---

240 Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: http://infoshos.ru/ru/?idn=21344 (дата обращения:12.11.2021).

241 «Один пояс, один путь»: мегавозможности — мегапроект. URL: http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt (дата обращения 28.10.2021)

242 Мэн Сянлинь. Таджикский чиновник: инициатива «Один пояс, один путь» имеет огромное значение для развивающихся стран. URL: http://russian.people.com.cn/n3/2019/0408/c95181-9564562.html (дата обращения:12.11.2021).

243 驻塔吉克斯坦大使岳斌就习近平主席在达沃斯论坛上的演讲接受塔媒体专访 (Посол Юе Бин в Таджикистане дал интервью таджикским СМИ о выступлении президента Си

этом один из ключевых проектов Китая, а именно строительство высокоскоростной железной дороги Экономического пояса Шелкового пути (Урумчи-Инин-Алматы-Бишкек-Ташкент-Самарканд-Ашхабад-Тегеран), по предварительным данным, пройдет без участия Душанбе. По данным за 2018 г. долг Таджикистана перед КНР составил 1,2 млрд долл. (48 % от общего объема внешнего долга, и 2/3 всех кредитов, предоставленных КНР странам ЦА), 80% золоторудных месторождений страны разрабатываются китайскими компаниями. По словам китайской стороны: «Пекин четко соблюдает принцип «занял – плати» - акциями, дорогами и всем, чем угодно, в том числе рудниками. Еще одно железное правило: все, что будет делаться Пекином в Таджикистане и других странах, делается китайскими специалистами, китайскими рабочими, на китайской технике и китайскими же строительными материалами»[244]. По мнению таджикского политолога Парвиза Мулладжонова «для Таджикистана на данном этапе необходимым является создание промышленности, который будет способствовать занятости увеличивающегося населения, в то время как Китай, будучи страной-экспортером, не заинтересован в этом»[245].

Наблюдается стремительный рост масштабов проектно-инвестиционной деятельности китайских компаний в нефтегазовой отрасли Туркменистана, освоение нефтегазовых месторождений, как на суше, так и на шельфе Каспийского моря[246]. Китай — крупнейший импортер туркменского природного газа с 2009 г. В настоящее время Китай покупает почти 80% экспорта Туркменистана. Первая ветка газопровода из Туркменистана в Китай была запущена в 2009 г., чуть позже заработали еще две. Все они пересекают Узбекистан и Казахстан, которые тоже закачивают в трубы свой газ. За 10 лет

Цзиньпина на форуме в Давосе). URL: http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml (дата обращения:12.11.2021).

[244] Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения:12.11.2021).

[245] «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: https://rus.ozodi.org/a/29898007.html (дата обращения 28.10.2021)

[246] Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 248 с. С. 139-140.

из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м3 природного газа (2019 г. - 33,2 млрд м3 газа)[247]. В последние годы Туркмения переживает серьезные экономические трудности, которые, как считают эксперты, могут привести к тяжелым социально-политическим последствиям. Пик экономического кризиса пришелся на 2014–2016 гг. и в решающей степени был обусловлен сокращением доходов от продажи газа, что было обусловлено снижением мировых цен на углеводороды и сокращением объема экспортных поставок туркменского газа. Одним из важнейших инструментов, фиксирующих зависимость Туркмении от Китая, служит сформировавшаяся кредитная зависимость: оценки находятся в пределах 12 млрд долл. Значительная часть поставляемого газа и часть прибыли от его продажи идет на погашение китайских кредитов, полученных Ашхабадом для разработки и обустройства нефтегазовых месторождений, а также строительство газопроводов[248]. Но это не относится к ОПОП.

Что касается проекта Один пояс - один путь, Туркменистан в ЦА является наиболее приверженным сторонником китайского проекта «как новой модели регионального сотрудничества». В частности, уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран, позволяющий сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном[249].

Очевидно, что в реализации инициативы Пояс и путь Китай действует решительно, продуманно и напористо, без альтруизма, соблюдая исключительно собственные интересы и экономические, и геополитические. Есть риск того, что страны Центральной Азии рассматриваются в первую

---

[247] За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м3 природного газа. URL: https://neftegaz.ru/news/Trading/502267-za-10-let-iz-turkmenistana-v-kitay-postavleno-252-1-mlrd-m3-prirodnogo-gaza/(дата обращения:12.11.2021).

[248] Лаумулин М.Т. Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218 (дата обращения: 15.11.2021).

[249] Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL: https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html(дата обращения:12.11.2021).

очередь в качестве обслуживающих инфраструктуру этого транзитного коридора.

Многие инвестиционные сделки не приносят пользы широкому населению, часть вложенных денег теряется из-за коррупции и административной дисфункции, а проекты оцениваются, в основном, по их прибыльности, нежели по соответствию стандартам устойчивого развития. Более того, большая часть средств, введенных Китаем в Центральную Азию, никогда не покидает китайскую систему: кредит, предоставленный китайским банком правительствам Центральной Азии, реинвестируется в китайскую компанию, получившую контракт, который доставляет китайское оборудование и китайскую рабочую силу в Центральную Азию для реализации проекта. Есть также проблемы с окружающей средой, поскольку Китай экспортирует загрязняющие отрасли в регион[250].

За семь лет со времени презентации инициативы Один пояс-один путь в 2013 г. в ЦА странами–участницами накоплен определенный опыт. Анализ экспертных оценок политологов и экономистов из Центральной Азии довольно разнообразен[251]. Есть мнение, что «Пояс и путь одновременно и средство для открытия рынков, экспорта избыточных мощностей, создания рабочих мест, сокращения регионального неравенства, содействия политической стабильности и безопасности посредством процветания, а также, в конечном итоге, восстановления сфер влияния Китая до их исторических максимумов». При этом, «с местными сообществами не консультируются по проектам, которые их затрагивают, а реформы институтов и систем управления не успевают за притоком инвестиций»[252].

Сафовудин Джаборов из Таджикского Национального Университета (Душанбе) применяет термин «хищническое кредитование», которое

---

[250] Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries (дата обращения:12.11.2021).
[251] China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.21,34,67,77,135,143,153.
[252] Панкратенко И.Н. Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html (дата обращения:12.11.2021).

относится к «двусторонней кредитной сделке между двумя странами, которая, кроме погашения основной суммы и процентов, подталкивает страну-заёмщицу делать заявления, которые носят обещающий характер и/или делать экономические/политические уступки в пользу страны-кредитора или её агента/компании/представителя».

Марек Йошек (Назарбаев Университет, Астана) и Дженни Жениш Кызы (J-Invest-Consulting, Бишкек) провели тематический опрос в Казахстане и Кыргызстане. Мнения образованного класса о китайских иностранных инвестициях следующие. Иностранные инвестиции полезны для их страны - 96% опрошенных; китайские инвестиции нарушают геополитический баланс сил - 30-40 %; китайские инвестиции представляют собой угрозу независимости своей страны - 59 % казахстанских респондентов и 44% кыргызстанских. Согласны с негативным воздействием: притока китайских иммигрантов - около 80% (позволили бы китайским рабочим физически присутствовать в их стране - 6%); загрязнения окружающей среды и экологического ущерба - 70 %, китайской практики управления - 65% в Казахстане, 52% в Кыргызстане.

Кемель Токтомушев из Университета Центральной Азии (Бишкек) указывает на то, что «китайские методы инвестицирования часто не соответствуют нормам ответственного развития и усугубляют проблемы политической подотчётности и экономического управления в Центральной Азии. «Особый и непрозрачный режим иностранных инвестиций Китая и его местные социальные практики (такие как «гуаньси» - кумовство) … может не только поставить под угрозу результаты и репутацию инициативы, но также настроить против себя национальные сообщества и подпитывать растущую синофобию в Центральной Азии».

Исследователь из Казахского национального университета им. аль-Фараби Гаухар Нурша в результате исследований пришла к выводу, что «институты Конфуция не являются подлинными инструментами «мягкой силы», т. к. они были созданы правительством и строго им контролируются.

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

Азад Гарибов (Хазарский университет, Баку) пишет о негативном восприятии китайских трудовых мигрантов местным населением, росте паникёрских настроений в отношении Китая и резкого роста числа инцидентов против китайских мигрантов, народных бунтах и протестах (в Кыргызстане, в Таджикистане, в Казахстане). «Узбекские и туркменские власти ужесточили контроль за миграцией и ввели жёсткие ограничения на число китайских рабочих на местные рабочие места. Дополнительным фактором является провал китайских компаний в эффективном решении проблем местных жителей и применении тактик корпоративной социальной ответственности для управления проблемными отношениями с местными работниками».

Ряд западных специалистов тоже занимаются исследованиями влияния китайской инициативы на социально-экономическую обстановку в ЦА[253]. В частности, Сара Лэйн (Королевский Объединённый институт оборонных исследований, Лондон) пишет о том, что Китай не заинтересован в становлении промышленного производства в ЦА, во избежание создания конкурентной среды для развития Синцзяна, где Китай развивает свою минеральную, энергетическую, пищевую и текстильную промышленности, а это ключевые отрасли экономик стран Центральной Азии. «Поддержка Китая часто поступает в «пакетах», сочетающих помощь, льготные кредиты, торговые соглашения и инвестиционные сделки; эти пакеты часто включают определенные виды требований Китая».

Хао Тянь (Университет Джорджтауна, Вашингтон) так же отмечает механизм распределения и получения иностранной помощи Китая, известный как «связанная помощь» - деньги из Китая поступают как часть комплексного договора, связанного с интересами китайских фирм, предусматривают, что не

[253] China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.2, 11,21.

менее половины материалов, оборудования, технологии и услуг, закупаемых по контракту, должны поступать из Китая.

По мнению Пауло Дуарте из Автономного Университета Лиссабона, Пояс и путь выражает желание Китая секьюритизировать свой доступ к энергии и минеральным ресурсам. Кроме того, «инициатива нацелена на достижение военных, политических и культурных целей через увеличение влияния Китая на региональном и глобальном уровнях».

Большинство критических замечаний и вопросов к инициативе «Один пояс - один путь» сводятся к следующим моментам: у проекта недостаточно концептуального основания; все сделки приносят больше выгод Китаю, чем его партнерам; перспектива попадания стран-участниц в долговую кабалу Китая; проблемы, порожденные коррупцией; отсутствие критериев оценки эффективности реализации проектов; экономика не может существовать без политики.

Китайские планы сталкиваются с серьезными проблемами. Политическая чувствительность высока. В то время как элиты Центральной Азии приветствуют приток средств, китайские инвесторы часто сталкиваются с подозрениями и ксенофобией. Китай, вкладывая огромные ресурсы в проекты ЦА, заинтересован в стабильности центральноазиатского региона. Но проблемы, существовавшие в регионе и до активной экономической деятельности Китая (к ним относятся хрупкие авторитарные режимы, а также политические системы и поведение, поддерживающие высокий уровень коррупции и неравенства, риски терроризма и экстремизма, межэтническая напряженность, ксенофобия), с активным приходом Китая в регион, обрастают новыми вызовами.

Надежды на то, что экономическое развитие облегчит эти проблемы, пока не оправдываются. Ситуация с пандемией COVID – 19 и предопределенный ею кризис существенно скажутся на экономиках и социальной сфере не только государств ЦА, но и всей мировой системы. Многие проекты отложатся или отменятся. Но, несмотря на это, активная

деятельность Китая в Центральной Азии хоть и замедлится, но останется долгосрочным явлением.

ГЛАВА 3. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ КИТАЯ И ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ

3.1. Китайские транспортно-инвестиционные императивы в западных и центрально-азиатских проекциях

В середине 1990-х гг. Китай объявил о начале реализации глобальной стратегии внешнеэкономического наступления и «великого возрождения нации Китая» под девизом «идти вовне» - новом направлении реализации своих национальных интересов. Цель стратегии - превратить КНР к 2020-2030 гг. в самую экономически мощную державу мира. Стратегия выдвинула ряд тезисов, одним из которых было «использовать преимущества двух рынков (внутреннего и внешнего) и двух источников сырья (внутреннего и внешнего). За счет этого Китай планировал получить более широкие возможности «для совершенствования экономической структуры и оптимизации размещения ресурсов»[254]. Пекин не следовал пассивной «интеграции в мировую экономику», а проводил дифференцированную политику «выхода в мир», в результате которой КНР не только стала крупным игроком в имеющихся глобальных институтах, но и фактически организовала собственную подсистему в международном разделении труда[255].

Китайская инициатива «Пояса и Пути» (ИПП) является активным выражением национальных интересов Китая, концепцией дальнейшего национального развития. В рамках ИПП объявлено о пяти приоритетах внешнеэкономического сотрудничества: координация национальных экономических стратегий; повышение связности национальных

[254]郑宝银 “走出去”战略《国际贸易问题》2005年 第2期 (Чжэн Баоинь. Стратегия выхода на глобальный уровень) // *Гоцзи Маои Вэньти,* 2005 г., выпуск 2.
[255]Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia /shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (дата обращения 03.05.2021).

инфраструктурных систем; снятие препятствий для торговли и инвестиций; финансовая кооперация; гуманитарные связи. Предложенная в документе детализация этих приоритетов свидетельствует об учете баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров (с точки зрения китайской стороны) и акцентирует внимание на сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате[256]. Си Цзиньпин, говоря о курсе «в отношении сопредельных стран», указал, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения», в стратегические задачи которой вписана Концепция Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП)[257]. В отдельном разделе Концепции присутствует тезис о том, что Китай не только по-прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить ее новый вариант - «модели открытости по всем азимутам»[258].

Китайская инициатива ЭПШП рассматривается государствами Центральной Азии (ЦА) как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ЭПШП. Существует определенная взаимодополняемость экономических интересов стран региона и Китая. Страны ЦА надеются, что китайские инвестиции решат проблемы с разработкой местных месторождений нефти и газа и будут способствовать развитию экономики и промышленности. В национальных стратегиях развития государств ЦА выражается стремление стран региона войти в число транзитных государств[259], стать цифровым хабом на Великом

[256]Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL:. http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/ shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (дата обращения:07.05.2021).
[257]Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21-st Century Maritime Silk Road. Beijing: Foreign Languages Press. 2015.
[258]Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.55.
[259] Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С.5. URL: http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf (дата обращения:07.09.2021).

Шелковом пути[260],[261],[262], перейти к цифровой экономике[263]. Китаю же нужны новые рынки сбыта для своей продукции, новые источники импорта энергоресурсов, надежные транспортные коридоры для выхода на рынки стран СНГ и Европы. «Прямое сообщение между центральными и западными регионами Китая с Центральной и Южной Азией позволит получить прямой доступ *китайских* товаров на рынки регионов и снизит транспортные издержки»[264].

Китай предлагает государствам ЦА сотрудничество, в основном, в двустороннем формате. Государство-партнер, соглашаясь с условиями этого сотрудничества, принимая инвестиции и льготные кредиты, привязанные к определенным условиям, берет на себя обязательства и ответственность в соответствии с двусторонними договоренностями. Большинство инвестиционных сделок не связаны с социальной сферой стран-реципиентов и, соответственно, не приносят пользы широкому населению. К тому же, «часть вложенных денег теряется из-за коррупции и административной дисфункции, а проекты оцениваются, в основном, по их прибыльности, нежели по соответствию стандартам устойчивого развития»[265]. При оценке завершенных и текущих центральноазиатских проектов с участием китайской стороны наблюдается недостаточный учет странами-реципиентами

---

260 Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html (дата обращения:17.05.2021).

261 Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: https://lex.uz/docs/3107042 (дата обращения 28.10.2021)

262 Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения:17.05.2021).

263 Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: https://e-cis.info/news/567/84559/ (дата обращения:17.05.2021).

264 Ордабаев А. Транспортные коридоры Южной Азии и Кавказа. Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан - Лидера Нации. Астана. 48 с.

265 Central Asia’s Silk Road Rivalries. URL: https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries(дата обращения:17.05.2021).

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

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

Приоритеты современного независимого развития любого государства в значительной степени зависят от того, насколько четко сформулированы и соблюдаются его национальные интересы, а также от ясного понимания путей и средств реализации этих интересов[266].

Основными категориями в теории международных отношений являются «национальный интерес» (англ. national interest - объективно значимые цели и задачи национального государства как целого) и «баланс сил» (англ. balance of power – равнодействующая столкновения национальных интересов, эффективное средство сохранения мира, как результат действия национальных правительств или как порядок в международных отношениях, не зависящий от политиков)[267]. Национальные интересы государства, как совокупность причинно-обусловленных потребностей и неотъемлемых

[266] Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права, №12. 2005. С. 119.
[267] Мельвиль А.Ю. и др. Категории политической науки. М.: МГИМО (У) МИД, РОССПЭН. 2002. 656 с. С.595, 598.

ценностей исторически сложившейся, «объединенной социокультурными связями и организованной в государство социальной общности основаны на своеобразии географического положения государства и вытекающих из этого особенностей его экономического, политического и культурного развития, в т. ч. на особенностях человеческой природы»[268] и не могут существовать независимо от сознания их носителей.

Термин «национальный интерес» вошел в научный оборот сравнительно недавно. В 1935 г. это понятие было включено в Оксфордскую энциклопедию социальных наук, а приоритет его разработки принадлежит американским ученым — Р. Нибуру и историку Ч. Бирду[269]. В наиболее развернутой форме концепция национального интереса была сформулирована в книге Г. Моргентау «В защиту национального интереса»[270].

Национальные интересы государств включаются в общие положения о развитии экономики, внутренней социальной политики, международных связей, информационной и экологической жизни общества и, как правило, отражены в Конституции - основном законе государства, соответствующих Концепциях, Доктринах, Стратегиях, законах и др. Фундаментальные национальные интересы – независимость, суверенитет, территориальная целостность – имеют первостепенное значение. В работе «Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие» эксперты из Узбекистана акцентируют внимание на том, что в государствах бывшего СССР, «переживающих переходный период своего развития, наблюдается усиление взаимовлияния общественных и национальных интересов» (общественный интерес регулируется и связан с системой законов,

---

[268] Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права, №12. 2005. С. 119.

[269] Nieburg R., His Religious, Social and Political Thoughts / Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Breall. N. Y., 1956.

[270] Morgenthau H. Politics among Nations. N. Y., 1948; In Defence of National Interest. N. Y., 1952.

определяющих внутригосударственную политику)[271]. Как показывает практика, в государствах с развивающимся типом гражданского общества и ограниченным ресурсным потенциалом национальные интересы могут быть трансформированы в интересы государственно-бюрократической элиты.

Гарантом соблюдения национальных интересов являются, как правило, Государство и Президент. Государственные деятели обязаны исходить из того, что хорошая политика — это рациональная политика, опирающаяся на правильно понятый «национальный интерес». Точкой отсчета политики является борьба за власть (англ. power – сила, мощь, власть), которая определяется как: «возможность государства использовать свои реальные или потенциальные ресурсы таким образом, чтобы воздействовать на образ жизни и поведение других государств»[272], «способность действовать, обусловленная количеством и качеством ресурсов, выделяемых для достижения определенных политических целей во внешнем мире, что определяется состоянием национальной экономики»[273], «способ получения желаемых результатов»[274]. Соблюдение национальных интересов государства, как и успешное решение в целом вопросов национальной безопасности, находятся в прямой зависимости от действий государственных деятелей, понимания ими национальных интересов своего государства, восприятия мировой политической ситуации и места своей страны в мировом сообществе. Объективное противоречие, с которым сталкиваются главы государств, состоит в том, что «сама природа власти… порождает моральные дилеммы, политические риски и интеллектуальные неожиданности»[275].

---

[271] Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права, №12. 2005. С. 121.

[272] Stossinger J.G. The Might of Nations. World Politics in Our Time. New York, 1969. P. 27.

[273] Puchala D. J. The History of the Future of International Relations // Ethics and International Affairs. 1994. Vol. 8. No 3. P. 187.

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

[275] Цыганков А. П. Ганс Моргентау: Взгляд на внешнюю политику // Власть и демократия: Зарубежные ученые о политической науке. М., 1992. С. 168.

Что касается достижения баланса межгосударственных интересов, процесс их согласования должен начинаться с учета влияния четырех уровней экономики: микроэкономики, макроэкономики, транснациональной и мировой экономик. При современном уровне глобализации взаимосвязь этих уровней настолько велика, что ее существенное разбалансирование ведет к потере значения достигнутого. Даже при соизмеримом уровне экономического развития и национальных ресурсов субъектов международного сотрудничества достижение уравновешивания взаимных интересов часто бывает затруднительно. При взаимодействии разновеликих экономик этот процесс может существенно усложняться и осложняться для государств с менее значимым субъектным статусом. В этой связи опасения некоторых стран-участниц ЭПШП по поводу утраты собственного экономического суверенитета имеют не только основания, но и фактическое подтверждение.

По мнению экспертов из стран ЦА, в реализации двусторонних проектов в рамках китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) в регионе, очевидно, доминируют интересы Китая, который стремится получить наибольшую выгоду от сотрудничества с соседями. Есть мнение, что это - объективный закон рынка и вполне объяснимое явление. Осуществляя свои проекты, вкладывая огромный объем инвестиций в строительство, в развитие инфраструктуры, дорог и пр., привлекая свою рабочую силу, Китай исходит, прежде всего, из своих интересов. Этот тезис касается любых территорий, и ЦА не является исключением из правил. Инвестиционная политика Китая в регионе ничем не отличается от инвестиционной политики в других странах и регионах мира, будь то Африка, Латинская Америка или Ближний Восток. Она всегда базируется на жестком отстаивании национальных, экономических интересов КНР.

За семь лет со времени презентации инициативы Один пояс-один путь в 2013 г. в ЦА странами–участницами накоплен определенный опыт. Анализ экспертных оценок политологов и экономистов из Центральной Азии

довольно разнообразен[276]. Есть мнение, что «Пояс и путь одновременно и средство для открытия рынков, экспорта избыточных мощностей, создания рабочих мест, сокращения регионального неравенства, содействия политической стабильности и безопасности посредством процветания, а также, в конечном итоге, восстановления сфер влияния Китая до их исторических максимумов». При этом, «с местными сообществами не консультируются по проектам, которые их затрагивают, а реформы институтов и систем управления не успевают за притоком инвестиций»[277].

Китай задекларировал 1 млрд долл. США вложений в реализацию инициативы Один пояс-один путь (ОПОП). На научно-экспертном форуме «Примаковские чтения» в июне 2020г. было отмечено, что в рамках реализации китайской инициативы страны - участницы попадают в достаточно серьезную финансовую зависимость от КНР. Так из 68 стран-реципиентов на начало 2019 г. 23 государства находились в зоне высокого кредитного риска, а 8 государств (Пакистан, Монголия, Лаос, Джибути, Мальдивы, Черногория, Таджикистан и Киргизия) были не состоянии обслуживать свои долговые обязательства. Так же было высказано опасение о возможности оказания политического воздействия КНР на эти государства[278].

Как уже было сказано выше, национальные интересы государства не могут существовать независимо от сознания их носителей. Проведенный контент-анализ документов национального развития и безопасности позволил выявить особенности и стремления государств Центральной Азии, касающиеся темы нашего исследования, а также факторы, препятствующие осуществлению этих стремлений.

---

[276] China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.21,34,67,77,135,143,153.

[277] Панкратенко И.Н. Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html (дата обращения:17.05.2021).

[278] Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: https://youtu.be/sPKy9UD4xIM (дата обращения:30.05.2021).

3.2. Кыргызстан - Китай. Пределы и возможности безопасных адаптаций

В принятой в 2018 г. Национальной стратегии развития Кыргызской Республики (КР) на 2018 - 2040 гг. указывается на стремление к 2040 г. превратить Кыргызстан в цифровой хаб на Великом Шелковом пути, что «позволит соединить информационно-коммуникационные пространства Центральной Азии, ЕАЭС, Ближнего Востока, Китая и Европы»[279]. Акцентируется внимание на необходимости поиска «разумного баланса между привлечением внешних заимствований и использованием собственных ресурсов для развития. Политика заимствований будет выстроена так, чтобы не допустить чрезмерной зависимости ни от одной страны мира»[280]. В Концепции Внешней политики Кыргызской Республики (2007 г., раздел 2) указывалось, что «проблемы внешнего долга, его реструктуризация, полное или частичное списание имеют большое значение в международной активности республики. Механизм обмена внешнего долга на устойчивое развитие является одним из действенных инструментов снижения внешней задолженности»[281]. В новую редакцию этого документа от 2019 г. подобные формулировки не включены[282] при том, что проблема внешнего долга в республике усугубляется. Участие КНР в экономике Кыргызстана по некоторым показателям характеризуется экспертами как избыточное. На сегодняшний день вопрос эффективности сотрудничества с КНР остается открытым.

---

279 Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. Бишкек, 2018. С.12.

280 Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. Бишкек, 2018. С.11.

281 Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html (дата обращения:17.05.2021).

282 Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-koncepcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki (дата обращения:20.05.2021).

В Концепции национальной безопасности Кыргызской Республики указываются причины внутренней экономической дестабилизации в республике: ограниченность стратегических ресурсов; низкоэффективная система государственного управления, унаследованная от Советского Союза; один из самых раздутых госаппаратов в мире, на который расходуется значительная часть бюджета страны; уровень теневой экономики от 40 до 60% ВВП; критически высокий уровень коррупции, «создающий благоприятные условия для принятия должностными лицами политических, организационно-управленческих решений в угоду интересам ряда внутренних и внешних сил, вопреки национальным интересам и безопасности республики», «коррупция в Кыргызстане стала одной из составляющих в системе государственного управления»[283].

Внешний долг Киргизии, по официальной статистике, составляет 56% от ВВП, отношение общих резервов, включая золото, к общей внешней задолженности на 2018 г. составляет 26,6.% (40,9 % в 2007 г.), долг Китаю на сентябрь 2020 г. – по разным оценкам 43,5 - 46 % от внешнего долга[284], баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2006 г. с динамикой 350%[285]. Очевидно, что лимит по внешнему долгу в республике превысил критическую отметку. Самое большое сокращение внешнего долга произошло в 2018 г. благодаря списанию Россией всей задолженности Киргизии на сумму 240 млн долл.[286]. В свете негативного влияния коронавирусной инфекции на макроэкономическую ситуацию в Кыргызстане происходит падение ВВП. После 4,5 % роста ВВП страны в 2019 г., в 2020 г.

---

[283]Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontseptsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyirgyizskoy-respubliki.html (дата обращения:15.05.2021).

[284]Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам URL: https://regnum.ru/news/economy/3062640.html (дата обращения:17.05.2021).

[285]World Development Indicators (WDI). URL: https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/Экономика (дата обращения:17.05.2021).

[286] Денисенко Д. Кыргызстан сократил долги перед 12 внешними кредиторами, в том числе Эксимбанком Китая. URL: https://economist.kg/2018/11/19/kyirgyizstan-sokratil-dolgi-pered-12-vneshnimi-kreditorami-v-tom-chisle-eksimbankom-kitaya/ (дата обращения:17.05.2021).

по оптимистическим оценкам ожидается замедление темпов его роста до 0,1 % [287]. Это происходит, в основном, за счет уменьшения внешнего спроса на сырьевой экспорт, снижения денежных переводов от трудовых мигрантов, приостановления поступлений от туристического сектора, а так же от снижения торгово-экономической активности с Китаем - товарооборот Китая с Кыргызстаном упал почти на 12 %[288]. Ситуацию с долговой нагрузкой в Киргизии существенно осложнили события 2020 г. На экономический кризис, спровоцированный пандемией COVID-19, наложился политический кризис в республике после выборов президента РК в октябре 2020 г.

В этой связи и прежнее, и новое руководство КР в 2020 г. неоднократно обращало внимание руководства КНР на важность оказания содействия в вопросе облегчения нагрузки внешнего долга на бюджет страны»[289]. Официальной реакции на просьбы о смягчении долговой нагрузки для РК в КНР пока не озвучивали. К слову, Пекин уже получил множество заявок на долговые послабления со стороны стран, присоединившихся к инициативе «Пояс и путь». Вероятнее всего Китай пойдет на приостановление выплат процентов по кредитам, о намерении списания долгов пока не сообщается. На обращение руководства РК о помощи ответили международные донорские организации. Они намерены предоставить более 335,6 млн. долл.: МВФ уже выделил почти 120,9 млн долл.; планируют выделить: Азиатский банк развития - 120 млн долл.; Евросоюз – 30,8 млн долл.; Всемирный банк – 21,2 млн. долл.; Исламский банк развития – 24 млн долл.; Kreditanstalt für Wiederaufbau банк развития – 30,4 млн долл. Почти 2/3 помощи

[287] Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.14 URL: https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABR Macroview_04_2020_RU_web.pdf (дата обращения:17.05.2021).

[288] Антикризисные меры стран Центральной Азии по борьбе с пандемией. Обзор отчета ОЭСР. URL: https://stanradar.com/news/full/39332-antikrizisnye-mery-stran-tsentralnoj-azii-po-borbe-s-pandemiej-obzor-otcheta-oesr.html (дата обращения:20.05.2021).

[289] Кыргызстан просит Китай облегчить условия выплаты внешнего долга. URL: https://economist.kg/2020/05/29/kyrgyzstan-prosit-kitaj-oblegchit-usloviya-vyplaty-vneshnego-dolga/(дата обращения:17.05.2021).; Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: https://regnum.ru/news/economy/3062640.html (дата обращения:17.05.2021).

предоставляется в виде кредитов, а это еще больше усиливает долговую нагрузку.

Справедливости ради необходимо отметить, что случаи списания долгов Китаем имели место. Долги были списаны: Афганистану в 2002 г., с 2000 по 2009 гг. - 35 африканским государствам на общую сумму 2,85 млрд долл., в 2007 г. были списаны долги 49 самых неразвитых и бедных стран Азии, Карибского бассейна и Тихого океана[290]. В 2016 г. были списаны долги Монголии по кредитам 1958-1960 гг. и 1991- 1994 гг. около 19 млн долл. [291].

По словам китайских представителей: «Пекин четко соблюдает принцип «занял – плати» - акциями, дорогами и всем чем угодно»[292]. Этот тезис подтверждается фактами. Например, Шри-Ланка и Пакистан в счет частичного погашения долгов по кредитам передали Китаю в долгосрочную аренду глубоководные порты (отстроенные на китайские же кредиты) на стратегических торговых маршрутах. 2016 г. Китай простил Камбодже долг в 90 млн долл. в обмен на заключение 31 соглашения. Условия сделок не афишируются. Китай выдает займы по рыночным ставкам и порой требует обеспечения в виде природных ресурсов - нефтью обеспечены кредиты Венесуэле, Анголе и Эквадору, газом - Туркмении. В счет погашения займов и кредитов КНР развивает военное присутствие – действует военная база в Джибути, планируется открытие военно-морских баз в южной части Тихого океана.

В 2018 г. в обмен на погашение кредита на строительство ТЭЦ «Душанбе-2» Таджикистан передал Китаю золоторудные месторождения Восточный Дуоба и Верхний Кумарг, и месторождение серебра «Якчилва» [293].

---

[290] Чем грозит долг перед Китаем — о судьбах стран, бравших кредиты у КНР URL: https://stanradar.com/news/full/29641-chem-grozit-dolg-pered-kitaem-o-sudbah-stran-bravshih-kredity-u-knr.html (дата обращения:20.05.2021).

[291] Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: http://asiarussia.ru/news/13002/ (дата обращения 28.10.2021)

[292] Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения:17.05.2021).

[293]Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

Китайцы будут пользоваться месторождениями до тех пор, пока Таджикистан не вернет 331 млн долл. [294].

3.3. Таджикско-китайская долговая модель. Между банкротством и развитием

На этом фоне, торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Таджикистаном, согласно сообщению спикера министерства коммерции КНР Гао Фэна, «переживают лучший период развития в истории, эффективные результаты межгосударственного торгово-экономического взаимодействия очевидны, … зарегистрировано более 300 предприятий на китайском капитале», объем инвестиций КНР в Таджикистан превысил 2,03 млрд долл. (апр. 2019 г.)[295], Китай стал крупнейшим источником инвестиций для Таджикистана. Официальные лица Таджикистана подтверждают «успешное стратегическое партнерство» двух стран[296].

В национальных программах развития Республики Таджикистан обозначена зависимость благосостояния государства от участия в евразийских транспортных проектах. Так в Национальной стратегии развития республики до 2030 г. высшей целью долгосрочного развития Таджикистана является повышение уровня жизни населения страны на основе обеспечения устойчивого экономического развития. Одно из направлений достижения этой цели на ближайшие 15 лет - выход из коммуникационного тупика и превращение страны в транзитную страну[297]. За последние 10 лет на китайские

---

[294] Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию URL: https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html (дата обращения:17.05.2021).

[295] Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил $2 млрд. URL: https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/ (дата обращения:27.05.2021).

[296] В Душанбе опровергли слухи о китайской экспансии в Таджикистане. URL: https://tj.sputniknews.ru/country/20180202/1024629831/dushanbe-china-sluhi-ekspansiya-tajikistan.html (дата обращения:17.05.2021).

[297] Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С.5. URL: http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf (дата обращения:26.04.2021).

деньги были построены автомагистрали, имеющие государственное значение, например, магистраль Душанбе - Куляб - Хорог- Кульма - Кашгар и Душанбе – Джиргаталь – Сары - Таш. Первая соединила упомянутые города с северо-западом Китая, а вторая пошла прямиком в Киргизию, наладив наземное сообщение между странами. При этом один из ключевых проектов Китая, а именно строительство высокоскоростной железной дороги Экономического пояса Шелкового пути Урумчи – Инин –Алматы – Бишкек – Ташкент – Самарканд – Ашхабад - Тегеран, по предварительным данным, пройдет без участия Душанбе.

Но официальная статистика не оптимистична. Внешний долг Таджикистана составляет 47.9% от ВВП[298], отношение общих резервов, включая золото, к общей внешней задолженности на конец 2018 г. составляет 21,5 %, долг Китаю – 48 % от внешнего долга[299], баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2002 г. (-338% к 2017 г.)[300].

Большая часть обязательств Таджикистана — это госдолг по «связанным» кредитам. Средства идут на инфраструктурные проекты, необходимые для развития экономики республики. В обмен на финансовую помощь Таджикистан обязан импортировать товары, предоставлять контроль над месторождениями, выполнять другие, часто невыгодные, условия соглашений.

Согласно Закону Республики Таджикистан о национальной безопасности национальными интересами Республики Таджикистан являются:… «незыблемость… государственной независимости, … территориальной целостности, неприкосновенности государственной

Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018-2040 годы. Бишкек, 2018 г. С.11. URL: file:///C:/Users/Hp/Downloads/Национальная%20стратегия%20КР2018-2040.pdf (дата обращения:26.04.2021).

[298]Таджикистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/ /Таджикистан/topics/Экономика / (дата обращения 28.04.2021)

[299]Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: https://rus.ozodi.org/a/30090194.html (дата обращения:26.04.2021).

[300]Таджикистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/ /Таджикистан/topics/Экономика / (дата обращения:26.04.2021).

границы и неотчуждаемости территории страны» (Гл.1, Ст.5)[301]. При этом за годы независимости Таджикистан передал КНР за долги 1,5 тысячи кв. км своей территории (около 1 % от общей площади государства) в Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО). Эти земли не только богаты месторождениями драгоценных камней, урана и минералов, но и имеют важное стратегическое значение. Здесь проходит единственная транспортная артерия Памира - Памирский тракт, а также берут истоки крупные водные артерии – Памир и Мургаб (истоки Аму - Дарьи) [302]. Также сообщается, что при строительстве стратегических объектов, разработке месторождений, запуске производства Китай практикует использование в качестве рабочей силы собственные войска. Сообщается, что в 2016 г. между правительствами Таджикистана и Китая было подписано соглашение о строительстве семи пограничных застав и тренировочных центров на таджикско-афганской границе. На китайские гранты уже построена первая база в Мургабском районе Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана, три комендатуры, пять пограничных застав и постов, учебный центр[303].

Кризисные явления в экономике республики усугубляются влиянием пандемии COVID-19. Влияние кризисных факторов проявляется: в значительном сокращении денежных переводов трудовых мигрантов из России[304]; в резком сокращении импорта и экспорта; в увеличении

---

[301] Закон Республики Таджикистан о безопасности (Закон РТ от 15.03.2016 г., № 1283) URL: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf (дата обращения:26.04.2021).

[302] Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда Читайте больше: URL: https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html (дата обращения:26.04.2021).

[303] Умаров Т. На пути к Pax Sinica. URL: https://www.ipg-journal.io/regiony/azija/statja/show/na-puti-k-pax-sinica-1035/ (дата обращения:26.04.2021).

[304] По неофициальным данным, в России трудятся более 1,5 млн граждан Таджикистана. Объем переводов от них составляет 35−37% ВВП республики и 77% доходов населения. За 9 месяцев 2019 г. таджикскими трудовыми мигрантами из России на родину переведено 2,5 млрд долл., это больше госбюджета страны, который за январь — ноябрь составил 2,1 млрд долл. // Объем переводов трудовых мигрантов в Таджикистан превышает госбюджет. URL: https://eadaily.com/ru/news/2019/12/19/obem-perevodov-trudovyh-migrantov-v-tadzhikistan-prevyshaet-

бюджетного дефицита и снижении налоговых доходов; в снижении притока иностранных инвестиций; в падении доходов в туристической индустрии и в сфере транспортных и иных услуг; в росте цен на товары потребления. Страна нуждается в дополнительных внешних займах. Для реализации антикризисного плана правительства Республики Таджикистан Евросоюз предоставит дополнительную финансовую помощь в размере 48 млн. евро в виде гранта и кредит на сумму 30 млн. евро от Европейского инвестиционного банка[305].

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

3.4. Китайско-туркменские приоритеты углеводородной и транспортной безопасности. Что главное в повестке?

Туркменистан, став самостоятельным участником мирового сообщества, разработал и целенаправленно претворяет в жизнь собственную модель поведения в международном сотрудничестве, ориентированного на многовариантность отношений и целесообразность в построении долгосрочного партнерства. Согласно Конституции Туркменистана, постоянный нейтралитет Туркменистана является неизменным основополагающим принципом формирования его внутренней и внешней политики и придерживается принципа «… отказа участия в военных блоках и союзах» (Ст. 9 Конституции Туркмении)[306]. Существенной особенностью Туркменистана является информационная закрытость страны. Согласно

gosbyudzhet?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_%20referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения:26.04.2021).

[305]Европейский Союз (ЕС) сообщил о выделении дополнительных средств РТ на сумму 78 миллионов евро. URL: https://medt.tj/ru/news/novosti-ministerstva-ekonomiki/1545-itti-odi-avrupo-dar-avob-ba-darkhosti-ukumati-um-urii-to-ikiston-vobasta-ba-udo-namudani-78-mln-evro-mabla-ii-ilovag-khabar-dod (дата обращения:26.04.2021).

[306]Конституция Туркменистана (новая редакция.) URL: http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808 (дата обращения 28.10.2021)

Экономической стратегии Туркменистана в ряду стратегических целей - переход к цифровой экономике[307]. Туркменистан уделяет особое внимание структурному преобразованию своей экономики и развитию транспортно-транзитных коридоров[308]. В программе президента Туркменистана по социально-экономическому развитию страны на 2019-2025 гг. Туркменистан определён как «трансконтинентальный экономический мост взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем»[309].

Туркменистан в ЦА является наиболее приверженным сторонником китайского проекта ОПОП «как новой модели регионального сотрудничества». По данным Министерства иностранных дел Туркменистана, республика «выступает в качестве одного из крупнейших международных транзитных центров железнодорожных перевозок по линиям «Север-Юг», «Запад-Восток». Туркменистан превращается в крупнейший международный транзитно-транспортный и телекоммуникационный коридор мирового значения»[310]. В частности, уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран, позволяющий сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном[311]. Компании из Китайской Народной Республики активно инвестируют в транспортный сектор экономики. 90 % транспортной

---

[307] Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: https://e-cis.info/news/567/84559/ (дата обращения:26.04.2021).

[308] Добровольный национальный обзор Туркменистана. Цели в области устойчивого развития. Ашхабад, 2019. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_Turkmenistan. pdf (дата обращения:26.04.2021).

[309] Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL: https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozrozhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html (дата обращения:26.04.2021).

[310] Экономика - Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/4 (дата обращения:26.04.2021).

[311] Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL: https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html (дата обращения:26.04.2021).

мощностей железнодорожных магистралей обеспечивается локомотивами, произведёнными в Китае[312].

Основу закрытого бюджета Туркменистана составляет экспорт газа, более 90 % которого идут в Китай[313]. Закрытость страны, недоступность данных и непрозрачность кредитной истории вынуждают оперировать косвенными показателями. В 2019 г. валовой внешний долг вырос за 10 лет на 500% [314] и составил 30,3 % от ВВП[315], долг Китаю, по оценочным данным 6,7 млрд долл. (35% от внешнего долга)[316], золотовалютные резервы – около 30% от внешнего долга, баланс счета текущих операций с 2009 г. находится, в основном, в состоянии дефицита (отрицательная динамика 485% к 2019 г.)[317]

Туркмения занимает четвертое место по запасам газа, по официальным данным на территории страны уже открыто более 190 нефтяных и газовых месторождений, а запасы углеводородов глубоководных месторождений на Каспии составляют до 12 млрд тонн нефти и свыше 6 трлн кубометров природного газа[318]. При этом республика испытывает существенные сложности с монетизацией своего «сырьевого капитала». Большая часть кредитов пошла на разработку газовых месторождений («Галкыныш» и др.), газом Туркменистан и оплачивает свои долги.

Туркменистан видит выход из данного сложного положения в строительстве альтернативных газопроводов, включая транс-афганский ТАПИ и газопровод в Европу через Каспийское море. Но ни один из этих

---

312 Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР Сунь Вэйдун: Китай высоко оценивает достижения Туркменистана за годы независимого развития. URL: http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=12597 (дата обращения:26.04.2021).

313 Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

314 Туркменистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/Экономика/ (дата обращения:26.04.2021).

315 Персонал МВФ завершает визит в Туркменистан в рамках консультаций по Статье IV. URL: https://www.imf.org/ru/News/Articles/2019/04/10/pr19112-turkmenistan-imf-staff-completes-2019-article-iv-mission (дата обращения:26.04.2021).

316 Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: https://p.dw.com/p/3LlEY (дата обращения:28.04.2021).

317 Туркменистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/Туркменистан /topics/Экономика (дата обращения:28.04.2021).

318 Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: https://www.gazeta.ru/business /2019/02 /08/12172645.shtml (дата обращения:28.04.2021).

проектов, скорее всего, не будет реализован в ближайшем будущем по целому ряду финансовых, политических и прочих причин, включая безопасность[319],[320],[321].

В соответствие с инициативой ОПОП Туркменистан является ключевым источником углеводородов на долгосрочную перспективу, а также является для Пекина важным транспортно-транзитным узлом, через который Китай планирует выйти на рынки Персидского залива. Этим, вероятно, объясняется ревностное отношение китайской стороны к попыткам, предпринимаемых Ашхабадом, по диверсификации экспортные путей и привлечению других инвесторов[322]. Китай так же озабочен безопасностью своих инвестиций в Туркмении в связи с сообщениями о попытках внутренней дестабилизации, вызванных многолетней внутренней социально-экономической деградацией, и нестабильной ситуацией в соседнем Афганистане. Китайские аналитики отмечают, что «в последнее время туркменская политика нейтралитета демонстрирует свои слабые стороны», а именно - туркменская «слабая армия не способна защитить свои южные границы» [323]. Таким образом, Китай предлагает свою помощь Туркменистану в вопросе обеспечения безопасности. После того, как в 2015 г. китайский парламент принял закон о борьбе с терроризмом, который разрешил армии участвовать в антитеррористических операциях за рубежом, национально-освободительная армия Китая (НОАК) участвует в охране своих зарубежных проектов. Например, территория

---

[319] Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL: https://eurasia.expert/kitay-riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszinpina-v-tsentralnoy-azii/ (дата обращения:28.04.2021).

[320]Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

[321]Изимов Р. Китай и Туркменистан: региональное измерение URL: https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitaj-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/ (дата обращения:28.04.2021).

[322]土库曼斯坦提议日本参与土阿巴印天然气管道建设 (Туркменистан предлагает Японии участвовать в строительстве газопровода Туркменистан-Индия). URL: http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html (дата обращения: 28.04.2021).(кит.)

[323]中亚国家正积极融入中国的“一带一路”建设 (Центральноазиатские страны активно интегрируются в китайскую концепцию «Один пояс – один путь») URL: http://world.people.com.cn/n1/2016/0718/c1002-28563324.html (дата обращения:28.04.2021). (кит.)

Айнакского меднорудного месторождения Афганистана, куда, по предварительным планам, придет туркменский газ по трубопроводу Туркмения — Афганистан — Пакистан — Индия (ТАПИ), полностью контролируется и охраняется китайскими военными. Сообщается, что Китай планирует создать военную базу на севере Афганистана[324].

3.5. Узбекистанский сегмент китайской региональной транспортной и углеводородной стратегии

2016 г. в Республике Узбекистан (РУ) считают годом начала больших реформ. После ухода из жизни первого президента Узбекистана Ислама Каримова национальный стиль Узбекистана, отличавшийся «сдержанность во внешней политике»[325], стоит на пороге перемен. Новое руководство Узбекистана, пришедшее к власти в результате «самых открытых в истории современного Узбекистана» выборов (2016 г.)[326],[327] объявило о начале «институциональных и структурных реформ, направленных на сокращение присутствия государства в экономике»[328], основными из которых, по мнению узбекских экспертов[329], являются : унификация обменных курсов, либерализации валютного рынка, введение конвертации по текущим

[324] Куприянов А. Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: https://iz.ru/697205/aleksei-kupriianov/kitaestan (дата обращения:28.04.2021).
[325] Каримов И.А. Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палея, 1996. 509 с.
[326]Феруза Джани. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: https://www.fergananews.com/articles/9142 (дата обращения:28.04.2021).
[327]ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/ (дата обращения:08.10.2021).
[328] Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл.3. URL: https://lex.uz/docs/3107042/ (дата обращения:08.10.2021).
[329]Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы URL: https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/ (дата обращения:08.10.2021).

операциям[330], устранение ряда административных барьеров на пути трансграничного движения товаров и людей и снижение таможенных платежей, реформа банковского сектора и денежного обращения, радикальная налоговая реформа.

Но по оценкам экспертов намеченные реформы в большинстве пока существуют только в виде деклараций, «руководство страны все еще находится под сильным влиянием философии и практики импортозамещения и протекционизма, а также традиции «ручного управления» экономикой»[331], оставшейся от прежнего руководства республики, критикуемого за «авторитарность»[332], «коррупцию»[333] и «нарушение прав человека»[334]. При этом есть мнение, что именно закрытый авторитарный стиль прежней администрации позволил избежать «цветной революции» во время выборов 2016 г. Внутренняя ситуация в республике сохраняет свое содержание с присущими характерными особенностями[335], формировавшимися с момента обретения независимости республики в 1991 г. В Республике Узбекистан сохраняются факторы, которые негативно влияют на эффективность системы исполнительной власти, среди которых «высокий уровень коррупции, отсутствие комплексной системы контроля достижения целей, низкая

---

330 О первоочередных мерах по либерализации валютной политики: указ президента Республики Узбекистан от 02.09.2017 № УП-5177 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 36. С. 945.

331 Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане// (дата обращения:08.10.2021).

332 Joshua Norman. The world's enduring dictators: Islam Karimov, Uzbekistan. URL: https://www.cbsnews.com/news/the-worlds-enduring-dictators-islam-karimov-uzbekistan// (дата обращения:08.10.2021).

333 Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL: https://lenta.ru/ news/ 2012/02/14/corruption// (дата обращения:08.10.2021).

334 Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания. Заключительные замечания по четвертому периодическому докладу Узбекистана URL: http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d% 2fPPRiCAqhKb7yhsjut9aDww3A3fMqDEftLPyp5lJaUZCJrImW8%2flDI2g7uqZABCXqS6Oi1 5T0kG9IvdDmfA2M5lSgzFVxuNoTA8N67V5rk%2b1RB4yH8OvkEclg3/ (дата обращения:08.10.2021).

335Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты М.: ИВ РАН. 2018. 248 с. С. 81-85.

результативность парламентского контроля, излишний контроль СМИ, отсутствие развитой системы подготовки управленческих кадров, что приводит к снижению результативности гос. проектов и неэффективному использованию денежных средств»[336].

Наблюдается существенная активизация внешней политики нового руководства республики [337] по принципу многовекторности: развитие сотрудничества не только с ведущими мировыми державами, но также с негосударственными международными структурами. А именно, летом 2020 г. прошли встречи в формате "Центральная Азия — США" (С5+1), ВТО-Узбекистан, КНР-Узбекистан и др. При этом в своей внешнеполитической деятельности Узбекистан продолжает следовать курсу, установленному И. Каримовым в 2012 г.[338], закрепляя два главных принципа - военного нейтралитета и более активного взаимодействия с государствами Центральной Азией[339]. По оценкам экспертов эта тенденция сохранится в краткосрочной и среднесрочной перспективе[340].

Новая Военная доктрина Узбекистана, принятая 9 января 2018 г., закрепила военный нейтралитет, впервые заявленный в нынешней концепции. Аналогичным образом, доктрина запрещает вступление в военные блоки,

---

336 Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf/ (дата обращения:08.10.2021).

337 Каких успехов добивается Узбекистан во внешней политике во главе с Шавкатом Мирзиёевым URL: http://xs.uz/ru/post/kakikh-uspekhov-dobivaetsya-uzbekistan-vo-vneshnej-politike-vo-glave-s-shavkatom-mirziyoevym/(дата обращения:08.10.2021).

338 Об утверждении Концепции внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан от 10 сентября 2012 года ЗРУ-330. URL: https://www.lex.uz/acts/39322/ (дата обращения:08.10.2021).

339 Началась делимитация границы с Кыргызстаном, был взят курс на улучшение отношений с Таджикистаном // Корреспондент Sputnik Узбекистан выяснил у экспертов прогнозы внешней и внутренней политики Шавката Мирзиёева на посту президента республики. URL: https://uz.sputniknews.ru/politics/20161206/4319972/chto-uspel-mirzieev-za-3-mesyaca.html/ (дата обращения:08.10.2021).

340 Бекмурзаев Н. Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: https://cabar.asia/ru/chto-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3 (дата обращения 28.10.2021)

размещение иностранных военных баз и отправку войск для участия в конфликтах за рубежом (Гл.3)[341].

Учитывая грандиозный масштаб планируемых преобразований в республике своевременным представляется принятие новой редакции Концепции национальной безопасности Узбекистана[342], анонсированной в 2018 г. Действующий закон «О Концепции национальной безопасности Республики Узбекистан» был принят в 1997 г. Разработка новой редакции закона была предусмотрена проектом Государственной программы Узбекистана на 2018 г.[343] и должна отразить новые подходы в реагировании на внешние и внутренние угрозы дестабилизации ситуации в стране. По имеющимся данным национальные интересы Республики Узбекистан в транспортной сфере и угрозы им включены в проект новой редакции Концепции национальной безопасности[344]. По состоянию на декабрь 2020 г. сообщений о принятии новой Концепции в официальных источниках не обнаружено. В связи с чем провести контент-анализ этого документа в рамках заявленной темы на текущий момент не представляется возможным.

К приоритетным направлениям развития и либерализации экономики, согласно Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан, относится «укрепление макроэкономической стабильности и сохранение высоких темпов роста экономики» посредством продолжения «проведения взвешенной политики внешних заимствований, эффективного использования привлеченных иностранных инвестиций и кредитов»,

---

341 Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: https://www.lex.uz/docs/3495906/ (дата обращения:10.10.2021).

342 Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiyu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html l (дата обращения:10.10.2021).

343 Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: https://lex.uz/docs/3107042 (дата обращения:10.10.2021).

344 Зохидов А.А. Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент, 2018. 12 с. С.11.

сокращения «роли государства в регулировании социально-экономического развития страны, децентрализации и демократизации системы государственного управления» [345].

Узбекистан придает стратегическую значимость развитию транспортной отрасли, предпринимает меры, направленные на развитие транспортной инфраструктуры на национальном и региональном уровнях, а также по её интеграции в международную транспортную систему. Тем самым Узбекистан стремится стать общерегиональным транспортным хабом и повысить свой региональный политический статус. Имеющиеся на настоящий момент транспортные коммуникации[346] недостаточны для поддержания устойчивого экономического развития республики. Одним из важнейших направлений развития и источником новых инвестиционных поступлений руководство республики представляет транзитный потенциал своей территории. Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев особое внимание уделяет необходимости «формирования надежных транспортных, в том числе транзитных, коридоров для поставок внешнеторговых грузов Узбекистана на крупнейшие рынки мира и региона»[347]. Впервые в истории независимого Узбекистана в 2019 г. создан единый орган в сфере транспорта – Министерство транспорта Республики Узбекистан[348], активно ведется реализация «Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки

[345]Приоритетные направления развития и либерализации экономики // О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан. Гл.3. URL: https://lex.uz/docs/3107042 (дата обращения:10.10.2021).

[346] Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory (дата обращения:10.10.2021).

[347] Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» // President.uz. URL: http://president.uz/ru/lists/view/1227 (дата обращения: 25.07.2021).

[348] Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» г. Ташкент, 1 февраля 2019 г., № УП-5647. URL: https://www.lex.uz/docs/4194115 (дата обращения:10.10.2021).

грузов на 2018-2022 гг.»[349]. В настоящее время разрабатывается «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года»[350]. Несмотря на ряд позитивных сдвигов в создании и совершенствовании транспортной системы Узбекистана, имеется ряд проблем, снижающих ее общую эффективность[351].

Согласно приоритетным направлениям развития и либерализации экономики Узбекистана в реализации намеченных реформ основная ставка делается на «проведение взвешенной политики внешних заимствований»[352]. В этом контексте очень привлекательным для Узбекистана кажется инициатива Экономического пояса Шелкового пути, в рамках которой предоставляется возможность получения кредитов и привлечение инвестиций.

В соответствии с указом президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-499611 для расширения и углубления сотрудничества с международными и зарубежными государственными финансовыми институтами, ведущими иностранными компаниями и банками, повышения эффективности использования привлекаемых иностранных инвестиций в республике был образован Государственный комитет Республики Узбекистан по инвестициям[353]. Среди основных направлений его деятельности были определены координация работы по формированию и проведению единой

---

349 Комплексная программа по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы. Приложение № 1 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года № ПП-3422/. URL: https://lex.uz/docs/3436207 (дата обращения:10.10.2021).

350 Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года URL: https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883 (дата обращения:10.10.2021).

351 Эргашев Б. Транспортная Стратегия Узбекистана и становление институтов для реализации единой транспортной политики. URL: https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/42040-transportnaya-strategiya-uzbekistana-i-stanovlenie-institutov-dlya-realizacii-edinoy-transportnoy-politiki.html (дата обращения:10.10.2021).

352 Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл.3. URL: https://lex.uz/docs/3107042 (дата обращения:10.10.2021).

353Об образовании Государственного комитета Республики Узбекистан по инвестициям: указ президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-4996 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 14. С. 215.

государственной инвестиционной политики, в том числе привлечение иностранных инвестиций, а также улучшение инвестиционного климата в республике на основе совершенствования законодательно-правовой базы. Пристальное внимание будет уделяться привлечению прямых инвестиций, кредитов и средств финансово-технического содействия для реализации инвестиционных проектов в рамках отраслевых инвестиционных программ, комплексных программ социально-экономического территорий, программ развития производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфраструктуры, а также системного мониторинга за ходом их реализации[354].

Руководство республики надеется на создание по пути ЭПШП «интегрированных промышленных технопарков, научно-инновационных кластеров и свободных экономических зон». «Мы рассчитываем на реализацию в нашем регионе, где сосредоточены богатейшие природные, производственные и человеческие ресурсы, крупных проектов в сфере транспорта, торговли, инвестиций, энергетики и высоких технологий», — сказал Президент Узбекистана. Вторым ключевым вопросом, по его словам, является разработка комплексной программы действий по сотрудничеству в создании транспортно-логистических маршрутов, связывающих Центральную Азию через Китай и Россию с рынками Южной, Юго-Восточной Азии и европейских стран[355].

В настоящее время Узбекистан и КНР активно наращивают сотрудничество по реализации различных программ в рамках концепции «Один пояс – один путь»[356]. Подписаны соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном и Кыргызстаном. В феврале 2018 г.

---

[354] Зиядуллаев Н.С., Зиядуллаев У.С. Национальные приоритеты Республики Узбекистан в условиях интеграции в мирохозяйственные связи // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. -2018. - Т. 14, № 9. - С. 1731 - 1744. URL: https://doi.Org /10.24891/ni.14.9.1731 (дата обращения:10.10.2021).

[355] Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/ (дата обращения:10.10.2021).

[356] Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь. URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E% D1%82%D1%87% D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf С.47-51. (дата обращения: 10.10.2021).

автодорога «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» была введена в постоянную эксплуатацию. Ведутся работы по строительству железной дороги по этому же маршруту, что позволит Китаю и странам Центральной Азии получить выход к иранским портам Персидского залива[357]. В числе крупнейших проектов КНР также железная дорога Ангрен — Пап с тоннелем на перевале Камчик, который обошелся в 455 млн долл. Страны реализуют более 50 совместных проектов. В 2017 г. в Ташкенте была создана Ассоциация китайских промышленных и коммерческих предприятий. В 2019 г. в стране была зарегистрирована 531 новая китайская компания, в результате чего их общее количество достигло 1652 (российских - 1828). Общий объем китайских инвестиций в экономику Узбекистана превышает 8 млрд долл. (2018 г.)[358]. В 2019 г. Узбекистан и Китай подписали соглашение о создании совместного инвестфонда на 1 млрд долл. В экспертной среде высказывается мнение, что в последнее время продвигаются транспортные проекты, противоречащие интересам Узбекистана[359]. Неопределенность геополитического положения соседнего Афганистана препятствует реализации перспективных, по мнению Ташкента, транспортных транс-афганских проектов. Например, экспертная оценка проекта строительства железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» очень неоднозначна. Официальные источники Узбекистана и приближенные к ним эксперты транслируют исключительную перспективность проекта, который превратит Центральную Азию в «ключевое звено в трансконтинентальном экономическом пространстве между Южной Азией, АТР, СНГ, Европой и Ближним Востоком». «Успешной реализации проекта железной дороги на современном этапе будет способствовать его широкая внешняя поддержка, причем не только со стороны заинтересованных

---

[357] Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: http://infoshos.ru/ru/?idn=21344 (дата обращения:10.10.2021).

[358] Один пояс, один путь: мегавозможности — мегапроект. URL: http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt (дата обращения: 10.10.2021).

[359] Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/ (дата обращения:10.10.2020).

стран региона, но и США» [360]. Очевидно, что регион остается под пристальным вниманием Запада. Стимулируя афганское транспортное направление США перенаправляют вектор развития транспортных потоков ЦА в своих интересах, завлекая Узбекистан льготным финансированием перспективой превращения в «ключевое звено в трансконтинентальном экономическом пространстве», тем самым еще более отдаляя его от интеграции с ЕАЭС. Активные инициативы руководства республики по организации новых интеграционных процессов при поддержке США являются косвенным подтверждением этому[361],[362].

При этом экономические показатели республики не успевают за существенным увеличением объема инвестиций и кредитов. Согласно статистическим данным World Development Indicators (WDI)[363] по итогам 2019 г. ВВП 57,92 млрд долл. (-71,22 % к 2016), ВВП на душу населения 1742 долл. (2576 долл. в 2016 г.), золотовалютные резервы составили 29,29 млрд долл. (26,28 млрд долл. в 2016), баланс счета текущих операций сохраняет отрицательное значение -3,2 млрд долл. (0,3 млрд долл. в 2016), внешний долг увеличился до 29,3 млрд долл. (+340,69 % к 2016) что составляет 50,58 % от ВВП. Государственный долг Узбекистана[364] перед Китаем в начале 2020 г. превысил 3 млрд, долл., (+ 53% к 2019)[365]. ЦБ Узбекистана ожидает падение темпов роста ВВП по итогам 2020 г. до 1,5-2,5 % из-за снижения

---

360 Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: https://vestikavkaza.ru/analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyy-sprut.html (дата обращения:10.10.2021).

361 Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: https://uz.sputniknews.ru/society/20180920/9480342.html (дата обращения:05.11.2021).

362 Многовекторность Узбекистана может выйти боком URL: https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_ uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra (дата обращения:05.11.2021).

363 Узбекистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas atlas/Узбекистан/ (дата обращения 28.10.2021)

364 Внешний долг Узбекистана вырос на $700 млн. URL: https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln (дата обращения:05.11.2021).

365 Долг Узбекистана перед КНР превысит $3 млрд. URL: https://regnum.ru/news/2766751.html (дата обращения:05.11.2021).

экономической активности. ЦБ прогнозирует сокращение объема денежных переводов в Узбекистан в текущем году на 30-35 % [366].

В Центральном банке Узбекистана отметили, что тенденция по увеличению внешнего госдолга сохранится, так как страна продолжает активно привлекать инвесторов и кредиторов для развития своей экономики[367]. Рейтинговое агентство Fitch Ratings Inc. указывает на высокую зависимость РУ от сырьевого сектора, высокую инфляцию и структурные недостатки в плане низкого ВВП на душу населения и слабых уровней институциональной среды и качества управления, а также высокий уровень коррупции. Сильные фискальный и внешний балансы сглаживают риски, связанные со значительным дефицитом счета текущих операций и продолжающееся увеличение показателя долга у государства. В связи с неопределенностью в отношении продолжительности глобальной пандемии, а также с возможным ужесточением фискальной политики существуют риски увеличения дефицита бюджета и снижение налоговых поступлений[368],[369]. Продолжительное увеличение дефицита счета текущих операций, обусловленного быстрым ростом кредитования, потенциальное сокращение валютных резервов и быстрое увеличение внешних обязательств являются факторами риска для устойчивого экономического развития.

В поисках путей преодоления кризисных явлений в экономике Узбекистан поставил целью превратить свою территорию в ключевой региональный логистический центр при этом делает ставку на внешние заимствования. Осуществление подобных планов сопровождается

---

366 Центральный банк Узбекистана. URL: https://cbu.uz/ru/press_center/reviews/ (дата обращения:05.11.2021).

367 Экономика на разогреве: внешний долг Узбекистана как возможность и угроза. URL: https://uz.sputniknews.ru/economy/20190403/11140440/Ekonomika-na-razogreve-vneshniy-dolg-Uzbekistana-kak-vozmozhnost-i-ugroza.html (дата обращения:05.11.2021).

368 Fitch подтвердило рейтинги Узбекистана на уровне «BB-», прогноз «Стабильный». URL: https://www.fitchratings.com/research/ru/sovereigns/fitch-affirms-uzbekistan-at-bb-outlook-stable-13-10-2020 (дата обращения:05.11.2021).

369 Риски налоговой системы. URL: https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297_riski_nalogovoy_reformy (дата обращения:05.11.2021).

значительными внутренними и внешними рисками, т.к. Узбекистан становится объектом столкновения региональных интересов США и КНР.

3.6. Казахстанско-китайская повестка: сжатие и переформатирование. Остается ли Астана главным партнером Пекина в регионе?

В Стратегии развития Республики Казахстан (РК) до 2050 г.[370] в разделе «Политика управления государственным и внешним долгом» были поставлены следующие цели: постоянный контроль уровня государственного долга и долга «квази-государственного сектора экономики страны», «сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов за пределами Казахстана, тщательно просчитывая свои выгоды», развивать транзитный потенциал, создавать инфраструктуру, подчиняясь закону рентабельности. В закон РК «О национальной безопасности Республики Казахстан к основным национальным интересам Республики Казахстан отнесено, в т.ч., устойчивое функционирование субъектов топливно-энергетического комплексов, транспортной и производственных отраслей(Ст.5, п.11), обеспечение экономической безопасности включает в себя, в т.ч., транспортную безопасность, … формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а также устойчивое развитие и обеспечение конкурентоспособности транзитного потенциала (Ст.22)[371].

Согласно «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» ожидалось, в числе других существенных усовершенствований

[370] Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения:12.11.2021).

[371] О национальной безопасности Республики Казахстан. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 года № 527-IV // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527 (дата обращения:12.11.2021).

транспортной системы: осуществление перехода транспортной системы на качественно новый уровень функционирования; осуществление перехода к финансированию инфраструктуры на принцип полной самоокупаемости, что позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне; транзит обеспечение существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний за счет транзитных перевозок. Планировалось, что реализация Стратегии окажет общий социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана [372].

Драйвером экономического и инфраструктурного развития Казахстана стала государственная программа «Нұрлы жол» («Светлый путь»)[373],[374] Целью программы была обозначена интеграция макрорегионов страны путем выстраивания эффективной инфраструктуры. Осуществление проекта шло в тесном сопряжении с инициативой Экономического пояса Шелкового пути[375]. Председатель КНР Си Цзиньпин, в своем выступлении на Форуме международного сотрудничества «Один пояс - один путь», назвал Казахстан «чемпионом» по транзиту трансконтинентальных перевозок[376]. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительству ЭПШП за пять лет - появление платных дорог, новые рабочие места, рост внутренних и международных грузоперевозок. Сообщается, что по итогам

---

372 Указ Президента Республики Казахстан «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086_(дата обращения:12.11.2021).

373 «Нурлы жол» - государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденная в апреле 2015 г. (прим.авт.)

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

375 О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства "Экономического пояса Шелкового пути" между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518 (дата обращения:12.11.2021).

376 Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: http://apgazeta.kz/2017/05/16/ sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/ (дата обращения:12.11.2021).

реализации Госпрограммы построено и реконструировано порядка 3 тыс. км автодорог республиканского значения, в том числе: Западная Европа – Западный Китай — 527 км, Центр – Юг — 324 км, Центр – Восток — 795 км, Капшагай – Талдыкорган — 160 км, Астана – Петропавловск – граница РФ — 177 км, Уральск – Каменка – 100 км, Актобе – Атырау – Астрахань — 42 км, Талдыкорган – Усть-Каменогорск — 20 км, Калбатау – Майкапшагай — 18 км, Бейнеу – Актау — 382 км, Жетыбай – Жанаозен — 73 км, Бейнеу – Акжигит — 85 км, Щучинск – Зеренда — 80 км, Таскескен – Бахты — 80 км, Юго-Западный обход Астаны — 34 км, Обход Сатпаева — 15 км, Павлодар – Омск — 59 км, мост через р. Тобол — 3 км. Отремонтировано около 10 тыс. км автодорог республиканского значения и 15 тыс. км дорог местного значения. По итогам завершения программы доля автодорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии доведена до 88% и дорог местного значения до 71%[377].

Сообщается, что что иностранные инвестиции на одного жителя республики превышают средние показатели по миру и в два раза выше, чем в развивающихся странах. При этом доля инвестиций в горнодобывающую отрасль Казахстана составила 34% от всего объема плюс 23% на геологоразведку[378].

Казахстан, в силу своего наиболее раннего включения в инициативу ОПОП на сегодняшний день наиболее «освоен» всевозможными китайскими проектами во всех экономических сферах. По сообщениям экспертов «в Казахстане постепенно осознали, что при всех плюсах китайской инициативы искать в нем панацею для выхода из экономического кризиса не стоит…

[377] Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: https://www.europe-china.kz/news/12517 (дата обращения:12.11.2021).
[378] Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию. URL: https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html (дата обращения:12.11.2021).

большого общественного ажиотажа вокруг проекта уже не заметно»[379]. Сквозные транс-казахстанские трассы имеют небольшую загруженность и не оказывают существенного влияния на экономику республики.

Экономические показатели подтверждают, что расчет на существенные поступления от транзита пока не оправдывается. По итогам 2019 г. ВВП Казахстана был на уровне 181,67 млрд долл. (236,64 млрд долл. в 2016 т.е. падение на 76,77 %), показатель ВВП на душу населения составил 9750 долл. (13879 долл. в 2013 г.), международные резервы, включая золото были на уровне 28,96 млрд долл. (- 6.52 % к 2018), баланс счета текущих операций имеет отрицательное значение -6,5 млрд долл. (2 млрд долл. в 2013 г., - 2800 % к 2019 г.). Совокупный внешний долг 162,6 млрд долл. (94% к ВВП), государственный долг-19 % от ВВП, долг Китаю – 12,18 млрд долл. (7,4% от внешнего долга) [380]. Наибольшая задолженность приходится на Нидерланды – 44,8 млрд долл.[381].

Эффект влияния пандемии, связанный с ухудшением внешних условий в Казахстане проявляется, во-первых, в падении внешнего спроса на товарную продукцию; во-вторых, в снижении цены на сырьевые товары и, наконец, в сокращении добычи нефти - фактор, почти равный первому по влиянию[382]. Экспертные структуры страны в целом сходятся во мнении о снижении экономического роста в стране до минимального, начиная с 1998 г., уровня. Падение реального ВВП страны к концу 2020 г. составит прогнозируется на 0,9-2,5%[383].

---

379 Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188 (дата обращения:12.11.2021).

380 IMF: World Economic Outlook (WEO) Database, October 2020. URL: https://knoema.ru/atlas/Казахстан/ (дата обращения:12.11.2021).

381 Каким странам Казахстан должен больше всего. URL: https://lsm.kz/dolg-2020-infografika (дата обращения:12.11.2021).

382 Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.10. URL: https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview_04_2020_RU_web.pdf (дата обращения:12.11.2021).

383 Макроэкономический обзор Казахстана: апрель 2020. URL: https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/MOK_AERC_April_2020.pdf (дата обращения: 12.11.2021).

С момента объявления о начале реализации инициативы ОПОП в 2013 г. ситуация в мире решительно изменилась. Глубочайший экономический конфликт США и КНР, существенное санкционное давление на Россию, препятствующее экономическому взаимодействию с ЕС, а также глобальная пандемия COVID-2019, оказали влияние на дальнейшие планы Китая. Эксперты указывают, что «Средиземное море как цели китайского товарного пояса сейчас более значимы, чем выход на Европу»[384]. В этой связи китайский вектор интересов в транспортной сфере ЦА смещается с Казахстана, на Узбекистан. В Казахстане тоже происходит переоценка ситуации. По поручению Главы РК в связи с резко изменившейся ситуацией в мировой и национальной экономиках сформирован в новой редакции «Стратегический план развития до 2025 года»[385]. И если в 2015 г. в Плане нации «100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ» Казахстан делал ставку на содействие КНР (ЕАЭС в документе не фигурировал), в новом плане развития упоминания КНР нет.

[384] Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188 (дата обращения:12.11.2021).

[385] Правительство приняло Комплексный план по восстановлению экономического роста. URL: https://primeminister.kz/ru/news/pravitelstvo-prinyalo-kompleksnyy-plan-po-vosstanovleniyu-ekonomicheskogo-rosta-194594 (дата обращения:12.11.2021).

ГЛАВА 4. КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА

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

Инициатива «Пояса и пути» (BRI, Belt and Road Initiative), которую в нашей литературе именуют «Один пояс - один путь» (ОПОП)[386], предложена лидерами пятого поколения китайских руководителей в рамках реализации выдвинутой Пекином на рубеже тысячелетий стратегии внешнеэкономического наступления «идти вовне» (цзоу чуцюй). Цель стратегии - превратить КНР в мощную глобальную державу. Концепция «Пояса и пути» представлена в 2015 г. Госкомитетом по развитию и реформе КНР совместно с Министерством коммерции и МИД КНР[387], и декларирует, что инициатива будет проводиться в интересах не только Китая, но и государств-партнеров на основе принципа взаимного выигрыша, что приведет к экономическому росту и развитию всех участников[388].

Си Цзиньпин, говоря о курсе «в отношении сопредельных стран», подчеркнул, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения»[389], интегральной

---

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

[387] Видение и действия по совместному строительству Экономического Пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml (дата обращения 02.11.2021).

[388] Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая // Перспективы. 2016, №1 (5), С.5-14.

[389]Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: http://russian.people.com.cn/31521 /8437415.html (дата обращения 12.11.2021)

частью которой является ОПОП. В отдельном разделе Концепции[390] присутствует тезис о том, что Китай не только по- прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить ее новый вариант. Речь идет о «модели открытости по всем азимутам» и направлениям (цюань фанвэй кайфан)[391] . В своей внешнеполитической стратегии КНР опирается на детерминанты глобального уровня[392], стремясь трансформировать под свои национальные интересы современную архитектуру международных отношений[393]. При этом в официальных документах КНР стало расширенно трактоваться понятие «коренных интересов», за которые Китай готов бороться всеми имеющимися у него средствами[394].

Мировая печать наполнена сообщениями о проблемах реализации инициатив ОПОП. Во многих статьях содержатся обвинения в хищническом использовании ресурсов, загрязнении окружающей среды, кредитном закабалении правительств и местного бизнеса, использование собственных кадров вместо местных и т.п. Китайские действия вызывают все большую критику в самих государствах – партнерах по инициативе ОПОП[395],[396].

Есть мнение, что реализация ОПОП будет способствовать доминированию китайского бизнеса на новых международных площадках в ущерб национальному бизнесу. При таком развитии ситуации присутствует возможность протестов национальных правительств и бизнесменов, чреватые срывом начатых проектов, ростом антикитайских выступлений, ударом по

---

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

[391] Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: http://russian.people.com.cn/31521 /8437415.html (дата обращения 12.11.2021)

[392] Косоруков А.А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный // NB: Национальная безопасность. 2014. № 4. С.31-69.

[393] Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.55.

[394] Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? http://www.ng.ru/ideas/2019-11- 19/7_7442_idei.html (дата обращения 13.11.2021).

[395]Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНРЦентральная Азия. М.: ИВ РАН, 201. С.135-148.

[396] Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? http://www.ng.ru/ideas/2019-11- 19/7_7442_idei.html (дата обращения 13.11.2021).

интересам стран-участников[397]. Частично подобные риски уже стали реальностью[398].

За последние четверть века КНР и Россия продвинулись в своих связях от «отношений дружественных государств» до «отношений конструктивного сотрудничества» и, наконец, к отношениям «всеобъемлющего стратегического партнерства». Официальная риторика констатирует, что отношения России и Китая находятся на беспрецедентном уровне доверия и сотрудничества. Но некоторые эксперты указывают на имеющуюся вероятность многовариантности поведения Китая на новом этапе его развития в связи с внутренними (снижение темпов развития и др.) и внешними (разлад с США) негативными факторами. Возможность многовариантности действий КНР подтверждается публикациями китайских авторов. По их мнению, «нынешнее состояние китайско-российских отношений лучше всего можно охарактеризовать как «дружественный нейтралитет». Россия и Китай являются «независимыми стратегическими игроками». Партнерство имеет некоторые характеристики альянсных отношений, есть реальная поддержка в стратегических сообществах обеих стран. Однако реальность такова, что «гибкое партнерство» служит интересам обеих сторон гораздо лучше, чем альянс: у такого рода отношений меньше обязательств[399]. К тому же, в Китае очень небольшой опыт союзов и он пока не придерживается блоковой политики. Тем не менее, Китай рассматривает Россию в качестве ключевого стратегического партнера в продвижении китайского видения будущего

---

[397] Луконин С.А. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России / Международная торговля и торговая политика, 2015. №4, с. 18-29.

[398] Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая / https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-sprotestami-protiv-kitaja.html?page=6 (дата обращения 13.11.2021). Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США) http://www.dialog.tj/news/kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitajskie-protesty-vtsentralnoj-azii-stratfor-ssha (дата обращения 13.11.2021). Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? URL: http://www.ng.ru/ideas/2018-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения 13.11.2021) и др.

[399] 赵华胜. 中俄关系质变了吗？(Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений? / *Pengbo*, 10 July 2016).

международного порядка[400],[401]. Подобные формулировки, а также «многовариантность» выбора действий с ограничением конкретных обязательств четко отражают китайскую ментальность и практичность.

Подобная многовариантность, помимо прочих, уже очевидных рисков участия России в проекте «Пояс и путь»[402], не позволяет точно просчитать все риски, поэтому возможности их минимизации связаны не столько со стратегией реагирования на те, или иные изменения, сколько с созданием фундаментальных балансиров для РФ на случай действий Китая по неблагоприятному для России сценарию.

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

В широком смысле слова потенциал (от лат. potentia — сила) это средства, запасы, источники, имеющиеся в наличии и доступные для мобилизации, приведения в действие, использования для достижения определённой цели, осуществления плана, решения какой-либо задачи; а также возможности отдельных лиц, общества, государства в определённой области[403]. На уровне отдельного государства в укрупненном виде можно выделить несколько видов потенциалов: территориальный, демографический, ресурсный, экономический, производственный, научный, культурный,

---

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

[401]傅莹. 中俄关系：是盟友还是伙伴 /看世界. 中信出版集团. 2018. 页码: 338. 175. (Фу Инь. Российско-китайские отношения: союзник или партнер) // *Кань Шицзе.* Издательская группа CITIC. 2018. 338 с. Стр. 175].

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

[403] Большая советская энциклопедия: в 30 т. 3-е изд. Том 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969- 1978, с.380.

военный, геополитический и т.д. В экономической литературе рассматриваются различные точки зрения на классификацию, взаимозависимость и взаимообусловленность, а также пересечение и взаимопоглощаемость потенциалов. Так, экономический потенциал[404] (Рис.1.2.1) рассматривается как обобщенная характеристика уровня развития экономики. В понятие экономического потенциала входят экономические ресурсы и экономические результаты.

Рисунок 4.1.1. Экономический потенциал – обобщенная характеристика уровня развития экономики.

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

В свою очередь экономические ресурсы включают все накопленные на территории государства материальные ценности, научные, интеллектуальные, информационные и трудовые ресурсы, включая предпринимательские способности, а также природные ресурсы. Они характеризуются общим объемом, структурой и качеством. При этом экономические результаты отражаются в объеме, структуре, качестве и техническом уровне производимых товаров и услуг. Обобщенной характеристикой экономических результатов выступают Валовой внутренний продукт (ВВП)[405], Валовой региональный продукт (ВРП)[406] и их структура, а также физические объемы производства стратегических видов товаров, количественные и качественные показатели внешней торговли и т.п. Как показывают приводимые ниже данные (Табл.4.1.1, Рис. 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5), в уходящем десятилетии соотношение экономических потенциалов России и Китая существенным образом изменилось в пользу последнего и образовавшийся разрыв продолжает увеличиваться. Это означает, что значение нашей страны для экономического развития КНР снижается, что, в конечном итоге, может отразиться и на всем комплексе отношений с этой страной, ее мотивации к углублению взаимного сотрудничества и учету российских интересов.

[405] ВВП - это сумма добавленной стоимости в валовом исчислении по всем внутренним производителям, плюс любые продуктовые налоги, минут субсидии, не включенные в стоимость продуктов. Этот показатель вычисляется без учета выбытия произведенных активов и без учета истощения природных ресурсов.

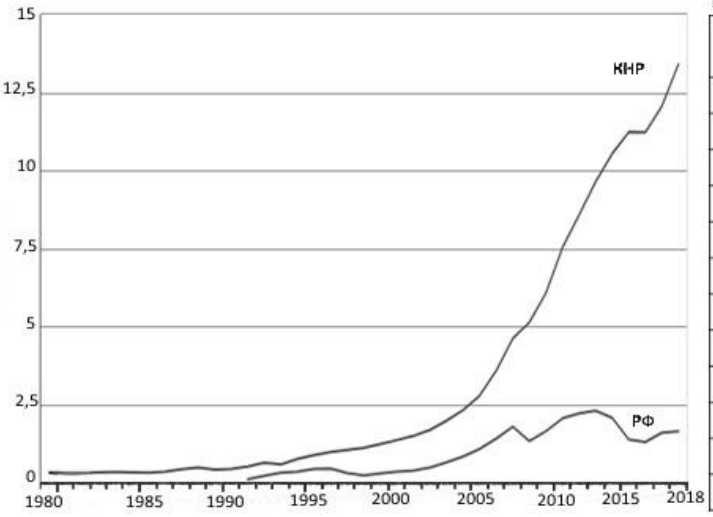
[406] Валовой региональный продукт (ВРП) — показатель, измеряющий валовую добавленную стоимость, исчисляемый путём исключения из суммарной валовой продукции объёмов её промежуточного потребления. На национальном уровне ВРП соответствует валовому национальному продукту, который является одним из базовых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

Таблица 4.1.1. Асимметрия экономических потенциалов Китая и России, 2018 г.

Экономические параметры	КНР	РФ
ВВП в текущих ценах, трлн долл.	13,4	1,6
ВВП по ППС, трлн. долл.	25,3	4,2
ВВП на душу населения, ППС, тыс. долл.	18.1	29,3
Доля в мировом ВВП, %	18,7	3,1
Внешняя торговля ,трлн. долл. экспорт импорт	 2,4 2	 0,5 0,3
Золотовалютные резервы , трлн. долл.	3,2	0,5
Годовой рост ВВП, %	6,6	2,3

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

В начале 1990-х годов Россия и Китай находились примерно на одном уровне по величине производимого ВВП, однако на сегодняшний день различие уже существенно. Хотя подушевой ВВП Китая сейчас почти вдвое ниже российского, но в последнее время разрыв стремительно сокращается, а в абсолютных величинах ВВП Китая значительно превосходит ВВП России. (Рис.4.1.2, 4.1.3).



КНР

Год	Значение	Изменение %
2018	13, 41	11,15
2017	12, 06	7,49
2016	11, 22	-0,04
2015	11, 23	6,57
2014	10, 53	9,34
2013	9, 64	12,42
2012	8, 57	13,94
2011	7, 52	24,00
2010	6, 07	18,44
2009	5, 12	11,24
2008	4, 60	28,92
2007	3, 57	

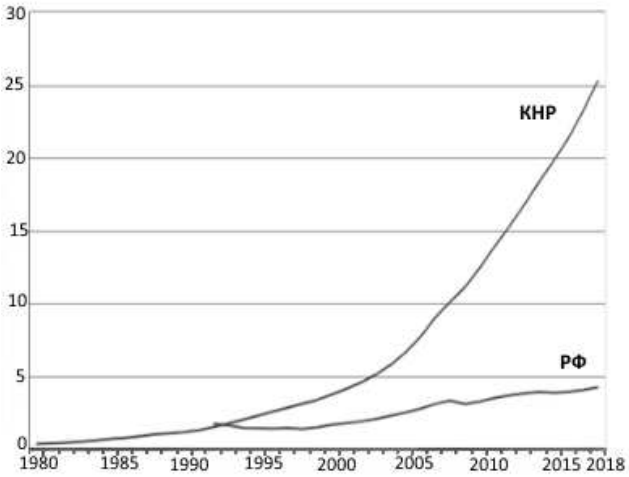
РФ

Год	Значение	Изменение %
2018	1, 63	3,31
2017	1, 58	23,06
2016	1, 28	-5,94
2015	1, 36	-33,69
2014	2, 06	-10,16
2013	2, 29	3,93
2012	2, 20	7,73
2011	2, 04	25,22
2010	1, 63	24,72
2009	1, 31	-26,38
2008	1, 78	27,79
2007	1, 39	

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

Рисунок 4.1.2. Валовой внутренний продукт КНР и РФ в текущих ценах, (2007-20018 гг.), трлн долл. США.

Экономика Китая имеет более высокую стабильность по сравнению с российской, показывает более значительный рост, благодаря высоким темпам роста объема производства. Всемирный банк понизил прогноз роста китайской экономики в связи с сокращением спроса на китайские товары в странах Европейского союза и Японии, а также в связи с торговыми войнами США и КНР[407]. В период экономического кризиса 2008 – 2009 гг. в экономике Китая не происходило серьезных изменений, благодаря высоким темпам роста экономики, нежели в России, где объем производства в эти годы сильно снизился (Рис.4.1.2, 4.1.3).



КНР

Год	Значение	Изменение %
2018	25, 28	8,97
2017	23, 19	8,79
2016	21, 32	7,90
2015	19, 76	8,04
2014	18, 29	9,33
2013	16, 72	9,69
2012	15, 25	9,97
2011	13, 86	11,79
2010	12, 40	11,90
2009	11, 08	10,03
2008	10, 07	11,73
2007	9, 02	

РФ

Год	Значение	Изменение %
2018	4, 21	4,64
2017	4, 03	3,58
2016	3, 89	1,40
2015	3, 83	-1,46
2014	3, 89	2,61
2013	3, 79	3,59
2012	3, 66	5,69
2011	3, 46	7,26
2010	3, 23	5,72
2009	3, 05	-7,12
2008	3, 29	7,29
2007	3, 06	

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

Рисунок 4.1.3. Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности[408] КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США.

[407] Виноградов А.О., Салицкий А.И., Семенова Н.К. Американо-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение / Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. № 1, с. 35— 46.

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

Темпы роста экономики Китая имеют тенденцию к замедлению. В третьем квартале 2019 г. этот показатель упал до рекордно низкого с марта 1992 г. значения. Аналитики объясняют такую динамику давлением торговой войны с США, замедлением роста мировой торговли и нарастающим недоверием со стороны потенциальных инвесторов[409]. В 2000-е годы в экономике России отмечался рост ВВП в связи с проведением ряда социально-экономических реформ и благоприятной внешней конъюнктурой. Финансово-экономический кризис 2008—2010 гг. в России был связан с мировым финансовым кризисом. Антикризисные меры правительства потребовали значительных расходов, но имели краткосрочный эффект. В декабре 2014 г., с обвальным падением курса рубля по отношению к доллару США и евро, в России начался валютный и социально-экономический кризис[410], вызванный стремительным снижением мировых цен на нефть, а также введением западных экономических санкций с событиями на Украине. Многие эксперты дают сдержанные оценки относительно положительной динамики ВВП РФ[411]. По оценке Минэкономразвития, в 2019 г. ВВП РФ «продолжил демонстрировать слабую динамику»[412] (Рис. 4.1.4).

[409] Эксперты призывают Пекин «запастись терпением и набраться мужества». URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043 (дата обращения 10.10.2021)

[410]Бюллетень социально-экономического кризиса в России — июль 2015 — Положение регионов России в условиях кризиса URL: http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf (дата обращения 10.10.2021)

[411] Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1%. URL: https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rostvvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eksperty-1028633968 (дата обращения 20.11.2021).

[412] ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7%. URL:https://www.interfax.ru/business/669543 (дата обращения 20.11.2021).

КНР

Год	Значение	Изменение %
2018	6,6	-2,81
2017	6,8	0,34
2016	6,7	-2,41
2015	6,9	-5,48
2014	7,3	-6,41
2013	7,8	-1,27
2012	7,9	-16,84
2011	9,5	-10,43
2010	10,6	15,28
2009	9,2	-4,17
2008	9,6	-32,39
2007	14,2	

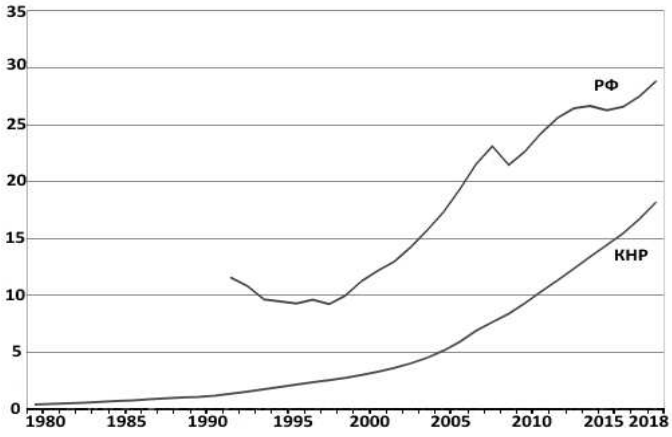
РФ

Год	Значение	Изменение %
2018	2,3	41,71
2017	1,6	449,00
2016	0,3	-112,00
2015	-2,5	-457,14
2014	0,7	-61,11
2013	1,8	-51,35
2012	3,7	-26,96
2011	5,1	12,48
2010	4,5	-157,59
2009	-7,8	-249,03
2008	5,2	-38,51
2007	8,5	

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

Рисунок 4.1.4. Темп прироста валового внутреннего продукта КНР и РФ (2007-2018 гг.), %.

С другой стороны, за последнее десятилетие показатели дохода в расчете на душу населения в Китае и России выровнялись (Рис. 4.1.5), что вполне правомерно рассматривать как предпосылку плодотворного сотрудничества в силу схожести структуры потребления населения в обеих странах, его покупательской способности, а также инвестиционных возможностей предприятий, технологической политики, средней квалификации работников, расходов бюджета и т.п. По идее, такое положение могло бы послужить основой по-настоящему массового взаимодействия сторон, в том числе малого и среднего бизнеса. Кроме того, выровнялись и уровни заработной платы в обрабатывающей промышленности, что теоретически позволяет выдерживать конкуренцию со стороны Китая.



РФ

Дата	Значение	Изменение %
2018	28 797	4,82
2017	27 474	3,47
2016	26 551	1,16
2015	26 247	-1,43
2014	26 626	0,74
2013	26 430	3,30
2012	25 587	5,47
2011	24 260	7,19
2010	22 634	5,65
2009	21 424	-7,18
2008	23 082	7,37
2007	21 497	

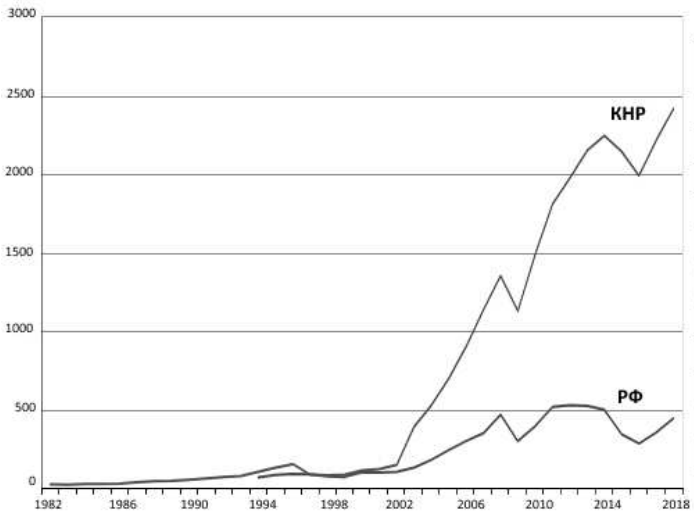
КНР

Дата	Значение	Изменение %
2018	18 116	8,75
2017	16 659	8,19
2016	15 397	7,21
2015	14 362	7,48
2014	13 363	8,72
2013	12 291	9,15
2012	11 260	9,43
2011	10 290	11,25
2010	9 250	11,32
2009	8 309	9,70
2008	7 575	11,22
2007	6 811	

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

Рисунок 4.1.5. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности КНР и РФ (2007-2018 гг.), долл. США.

По внешней торговле Китай существенно опережает российские показатели. Внешний товарооборот Китая в 2017 г. составил 11,5% от мирового показателя и находился на первом месте в мире.



КНР

Год	Значение	Изменение %
2018	2, 42	9,08
2017	2, 25	11,39
2016	1, 99	-7,15
2015	2, 14	-4,50
2014	2, 24	4,43
2013	2, 15	8,87
2012	1, 97	9,17
2011	1, 81	21,62
2010	1, 49	31,87
2009	1, 13	-16,51
2008	1, 35	19,30
2007	1, 13	

РФ

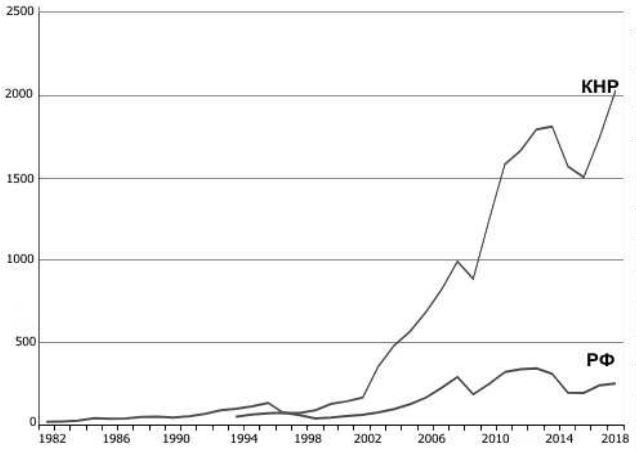
Год	Значение	Изменение %
2018	0,44	25,32
2017	0,35	25,50
2016	0,28	-17,49
2015	0,34	-31,28
2014	0,49	-4,80
2013	0,52	-1,06
2012	0,53	2,33
2011	0,52	31,26
2010	0, 39	32,14
2009	0,30	-36,27
2008	0, 47	34,56
2007	0, 35	

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

Рисунок 4.1.6. Экспорт товаров в текущих ценах КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США.

По итогам 2018 г. Китай показал рекордные результаты, внешнеторговый товарооборот КНР достиг 4,623 трлн долл. (+12,6% к 2017 г.)[413]. Китайский экспорт вырос до 2,4 трлн долл. (+9,08% к 2017 г), импорт составил около 2 трлн долл. (+16,8% к 2017 г.) (Рис. 4.1.6, 4.1.7).

В 2017 г. объем внешней торговли России составил 1,7% от мирового оборота, что ставит ее на 18-е место[414]. Внешнеторговый оборот России в 2018 г. – 0,688 трлн долл. (+ 17,82% к 2017 г.), экспорт России – 0,45 трлн долл. (+ 26,01% к 2017 г.), импорт - 0, 238 трлн долл. (+ 4,93% к 2017 г.) (Рис. 4.1.6, 4.1.7).



КНР

Год	Значение	Изменение %
2018	2, 02	16,20
2017	1, 74	15,97
2016	1, 50	-4,21
2015	1, 57	-13,39
2014	1, 81	1,07
2013	1, 79	7,68
2012	1, 66	5,25
2011	1, 58	27,35
2010	1, 24	40,33
2009	0,88	-10,75
2008	0,99	20,76
2007	0,82	

РФ

Год	Значение	Изменение %
2018	0,25	4,41
2017	0,24	24,35
2016	0,19	-0,79
2015	0,19	-37,31
2014	0,31	-9,79
2013	0,34	1,64
2012	0,34	5,40
2011	0,32	29,66
2010	0,25	33,58
2009	0,18	-36,29
2008	0,29	29,40
2007	0,22	

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

Рисунок 4.1.7. Импорт товаров, в текущих ценах (трлн. долл. США)

По данным Федеральной таможенной службы России в 2018 г. товарооборот России с Китаем составил 108,3 млрд долл. США (+24,51% к 2017 г.), экспорт России в Китай - 56, 1 млрд долл. США (+ 44,05% к 2017 г.), импорт России из Китая – 52, 2 млрд долл. США (+ 8,69% к 2017 г.)[415]. Сальдо

[413] Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3853862 (дата обращения: 17.11.2021)
[414]Государства – лидеры мировой торговли. URL: https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/70c051c725f5(дата обращения: 17.11.2021)
[415] Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/ (дата обращения 18.11.2021).

торгового баланса России с Китаем в 2018 г. сложилось положительное, впервые за 12 лет российский экспорт в КНР превысил импорт. По этой позиции опять же наблюдается асимметрия. По доле в российском товарообороте, экспорте и импорте в 2018 г. Китай занял 1 место (в 2017 году – также 1 место). По динамике роста Россия оказалась на первом месте в десятке ключевых партнеров КНР[416], но по доле в товарообороте Китая у РФ 11 место[417].

Экспортно-импортная структура российско-китайской торговли показывает, что Россия делает ставку на продажу в КНР природных ресурсов, покупая у Пекина готовые изделия. Россия планомерно увеличивает экспорт углеводородов в КНР. Практически наша страна прочно заняла нишу производителя сырья и топлива для китайского хозяйства без особых перемен к лучшему и это хорошо иллюстрируют приводимые далее данные о структуре российско-китайского товарооборота (Рис.4.1.8). Существенной проблемой становится стремление сторон доказать близость политических позиций в международных отношениях через формальные экономические показатели[418]. Стремление нарастить объем товарооборота РФ с КНР до 200 млрд долл. к 2020 г.[419] вынуждает Россию опять делать ставку на экспорт энергоносителей. Между тем необходима диверсификация российского экспорта, создание совместных проектов в сферах высоких технологий, реализация «окон возможностей», возникающих на китайском рынке в условиях торговой войны КНР с США.

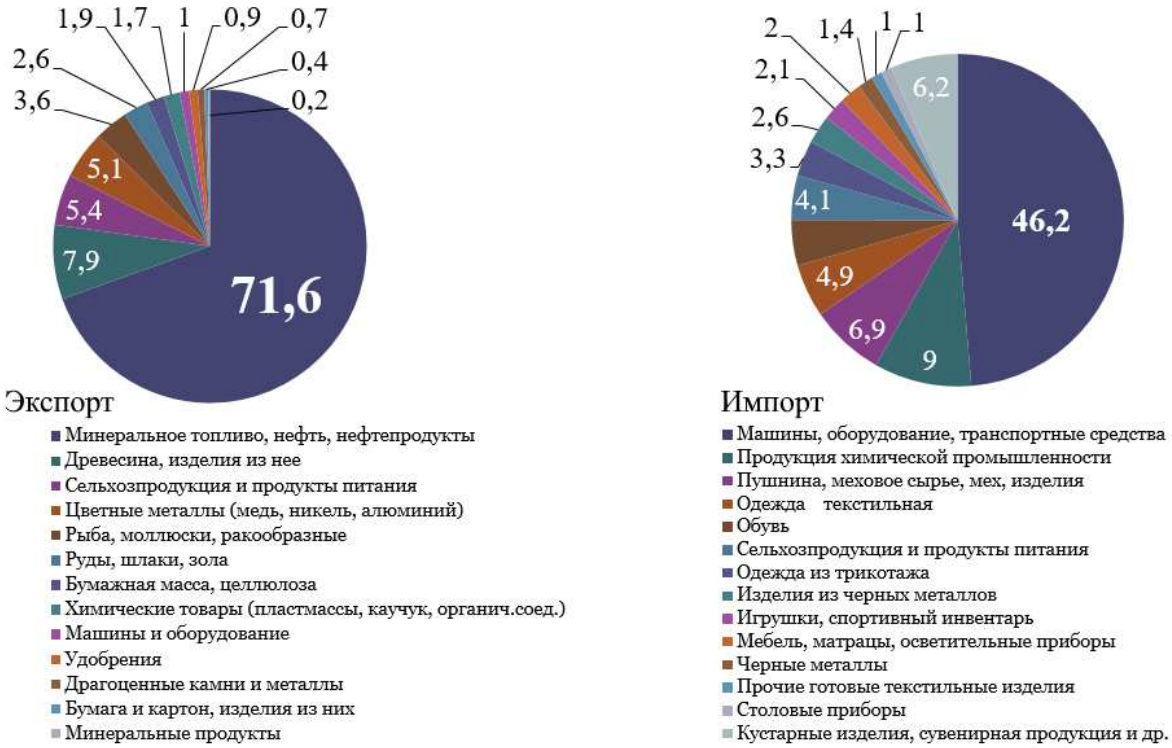
---

[416] Задачи на сложение и умножение: каким будет товарооборот между РФ и Китаем. URL: https://tj.sputniknews.ru/columnists/20190115/1027983890/russia-china-zadacha-tovarooborot.html(дата обращения 18.11.2021).

[417] Торгпредство России в Китае. URL: http://www.russchinatrade.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat_2018.pdf (дата обращения 18.11.2021).

[418] Выгода или зависимость? Россия изменила торговый баланс с Китаем. URL: https://eurasia.expert/vygodaili-zavisimost-rossiya-izmenila-torgovyy-balans-s-kitaem/ (дата обращения 17 .11.2021).

[419] Китай планирует довести товарооборот с Россией к 2020 году до $200 млрд. URL: http://www.finmarket.ru/news/4772423 (дата обращения 17.11.2021).



Источник: составлено авторами по данным Минэкономразвития и ФТС РФ.

Рисунок 4.1.8. Товарная структура российского экспорта в Китай и импорта из Китая в 2018 г. (%).

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

технологий и оборудования (их доля в нашем импорте имеет тенденцию к росту).

С сожалением приходится констатировать, что многие благоприятные для взаимного сотрудничества предпосылки остаются нереализованными, что, в свою очередь, снижает ценность сотрудничества для партнеров из обеих стран, усиливает 27 обоюдный скептицизм, недоверие и потенциальные риски взаимодействия. На КНР приходится лишь 0,4% от прямых иностранных инвестиций[420]. Семь лет попыток уговорить китайский бизнес вложиться в реальный сектор российской экономики, профинансировать модернизацию инфраструктуры или хотя бы поучаствовать в совместных проектах закончились ничем.

Немалый негативный осадок оставляют намеченные, но несостоявшиеся крупные двусторонние проекты (широкофюзеляжный самолет, скоростная железная дорога). Китай отказался кредитовать строительство «Силы Сибири» и не планирует выделять средства на второй аналогичный газопровод. Он объявил нерентабельной высокоскоростную железную дорогу «Евразия» - из Пекина через Москву в Берлин, - которую российские чиновники надеялись вписать в «Новый шелковый путь»; и отказался инвестировать в строительство крупнейшего в России завода по переработке газа в Амурской области. Безрезультатно закончились и попытки привлечь китайские банки в российскую альтернативу SWIFT.

Отражением невысокого предпринимательского тонуса по поводу развития двустороннего сотрудничества является инвестиционная сфера. Китайские прямые инвестиции, накопленные в экономике России, в 2018-2019 гг. сокращались и составляют на начало 2020 г. по китайским данным 12,8 млрд. долл., по данным российских источников – 3,735 млрд долл.[421]. По

[420]Китайские инвесторы бегут из России. URL: https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975(дата обращения: 17.11.2021)

[421] Россия и Китай утвердили перечень значимых проектов инвестиционного сотрудничества на 107 млрд долларов. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_utverdili_perechen_znachimyh_pro

данным ЦБ РФ за первый-третий квартал 2020 г. объем прямых инвестиций Китая в Россию рухнул на 52% - до 1,83 млрд долл.[422]. Основными сферами китайских капиталовложений являются: энергоресурсы, сельское и лесное хозяйство, строительство и производство стройматериалов, торговля, легкая и текстильная промышленность, производство бытовой электротехники, услуги и др.

С российскими прямыми инвестициями в КНР дело обстоит еще хуже: их накопленный объем к 2020 г. по разным источникам от 283 млн долл. до 1 млрд долл.[423].

Между тем прямые зарубежные инвестиции Китая в других странах 2018-2019 гг. продолжали увеличиваться несмотря на их значительное сокращение в страны Запада, особенно США. Это явление объясняется, вероятно, своеобразием нынешней стадии развития китайского хозяйства, в котором сохраняется высокий уровень сбережений и накопления, а национальные промышленные корпорации, опираются на мощную внутреннюю научно-производственную базу. Фактически в стране происходит исторически беспрецедентный процесс капиталообразования в реальном секторе, переросший в новом веке национальные рамки. В отличие от западных ТНК китайские корпорации охотно инвестируют в развивающиеся страны, хозяйства которых представляются им вполне перспективными, поскольку и сам Китай в недалеком прошлом был относительно бедной и неразвитой страной.

Отмеченная выше асимметрия экономических потенциалов России и Китая содержит не только риски, но и возможности для России, располагающей теперь партнером, сопоставимым с западными странами в качестве источника модернизации производительных сил. Здесь важно

ektov_investicionnogo_sotrudnichestva_na_107_mlrd_dollarov.html (дата обращения: 17.11.2021)

422 Статистика внешнего сектора. URL: http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/(дата обращения: 17.11.2021)

423 Разворот на Китай – ожидания… URL: https://tsargrad.tv/articles/prochie-valjuty-pochemu-rossija-ne-dolzhna-rasschityvat-na-kitaj_346533 (дата обращения: 17.11.2021)

определиться с собственными потребностями, тщательно изучать на глазах меняющийся Китай, не впадая в излишний оптимизм по поводу намерений Поднебесной. Экономическая асимметрия двух моделей сохранится на ближайшую и среднесрочную перспективу. Для «равенства» партнерства Россия должна компенсировать свое экономическое отставание от Китая сохранением лидерства в военно-стратегических компонентах и развитием инновационно-технологической составляющей собственной экономики. Конечно, у России есть уникальные характеристики, связанные с размером территории, мощным оборонным потенциалом, особой ролью в геополитике и международных отношениях. Однако рассчитывать только на эти факторы в строительстве отношений с практичными китайцами было бы, по-видимому, недостаточно. Другое дело, что эти же факторы могут служить «российским приданым» в продвижении ОПОП, которой при такой постановке вопроса следовало бы трактовать как «Общий пояс, общий путь» и еще как важный элемент стратегической концепции «Большой Евразии», предусматривающей, помимо прочего, значительное улучшение отношений России со странами Европы.

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

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем в транспортной сфере наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества, в частности в центральноазиатском регионе. Существует мнение, что геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании»

России из традиционных зон ее политического влияния[424],[425]. Для России последствия стремительного транспортного усиления Китая будут весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам, построенным, в основном, не на российской территории[426].

Регион Центральной Азии имеет геополитическое значение для России, в связи с восстановлением ее статуса, как крупной политической силы в регионе. Отсюда политика западных стран в содействии строительству на территории региона транспортных и инфраструктурных проектов в обход РФ (МТК «ТРАСЕКА», железные дороги и др.)[427].

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

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

---

[424] Сазонов С. Л. Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров ключевые слова. URL: http://geo.ekonoom.ru /sazonov-s-l-1-mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evroaziatskih-trans.html (дата обращения: 28.11.2021).

[425] Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

[426] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016. URL: https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf (дата обращения: 18.12.2021).

[427] Транспортные и инвестиционные проекты. URL: https://mydocx.ru/6-28856.html (дата обращения: 18.11.2021).

ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России.

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

В процессе осуществления проекта предполагается не только создание автодорог, железнодорожных линий, мостов, обслуживающих логистических центров, инфраструктурных объектов, но и строительство объектов энергетики, промышленности, прокладка коммуникационных линий вдоль трассы и др. В связи с этой задачей КНР предоставляет инвестиции для осуществления транспортных проектов, проходящих по территории Центральной Азии. В период 13 пятилетки (2016-2021 гг.) КНР вводит в строй проекты «Китай – Монголия – Россия», «КНР – Западная Азия» (часть трансевразийского экономического коридора «Центральный»: Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море), «КНР – Пакистан»[428].

Энергосистемы, транспортно-энергетические связи объединят страны региона для развития торговых путей. Известно, что торговля транспортно-коммуникационными услугами в современном мире происходит в 2 раза быстрее, чем рост товарных услуг. Для России, торгующей в настоящее время

[428] Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

минеральным сырьем, будущий транзитный ресурс в связях с Европой и Азией может стать важнейшей частью дохода бюджета[429].

В начале XXI в. объем товарооборота между странами Европы и АТР составлял около 600 млрд. долл. Большая часть его доставляется морским путем по Индийскому океану, что удлиняет время пути (более 30% мировой торговли). Из 6 млн. контейнеров, идущих ежегодно из стран АТР в Европу и обратно, 99% доставляются морем, только 1% - по территории РФ и РК (по Транссибу) 95% грузов из КНР в Европу идет морем; в Россию также 90% импорта из Китая доставляется морем, но не сушей (из Шанхая в порт Роттердам) затем в прибалтийские порты[430]. Осуществлен проект железнодорожно-автомобильного перехода из Китая. В РК запланирован новый проект – возведения крупной трассы, строительство которой уже начато. Это автобан «Западная Европа – Западный Китай». Современная трасса с видеокамерами, электронными указателями и т.д. Общая протяженность автокоридора (С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань - Оренбург – Актобе – Кызыл Орда – Шымкент – Тараз – Кордай – Хоргос – Урумчи – Ланьжоу – Ляньюньчан) 8,5 тыс. км (2,2 тыс. км по России, 3,4 тыс. км по КНР, 2,5 тыс. км по Казахстану). Реализация проекта позволит часть грузов из Китая в Европу переориентировать с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней). Стоимость проекта около 5,5 млрд. долл. Из них 2/3 составят займы международных финансовых организаций под гарантию правительства Казахстана[431].

---

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

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

[431] Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа - Западный Китай URL: https://www.caravan.kz/news/kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-

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

При совершенствовании сферы железных дорог трудности России в сфере транзита состоят и в том, что на территории РФ имеются дороги с широкой колеей (1520 см). Разноколейность дороги с дорогами Европы и Китая будет препятствовать быстрой перевалке товаров. Китайская сторона давно заинтересована в проведении узкоколейной магистрали по территории, например, Казахстана (Республика Казахстан-РК), но такая трасса может иметь не только выгодное экономическое значение, но и опасное для РК и РФ военно-стратегическое значение. Дорога разделит в широтном плане территорию РК, в случае военных конфликтов сможет быстро доставить военную технику и грузы из КНР к возможным местам военных действий[432].

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

Осуществление совместных инфраструктурных проектов по линии России – ЦА – КНР может благоприятно повлиять на экономику региона в

---

dorogi-v-ramkakh-proekta-koridorazapadnaya-evropa-zapadnyjj-kitajj-37856/ (дата обращения: 19.09.2021).

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

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

Но надо иметь ввиду, что осуществляя проект ЭПШП Китай преследует, прежде всего, свои национальные интересы: стоит задача развития центральных и западных регионов КНР, составляющих 86% всей территории КНР, 58% населения и только 15% ВВП[433]. По мнению китайских экспертов «проект должен способствовать открытости и взаимодействию между восточными, центральными и западными регионами, что подразумевает сдвиг «открытости» вглубь от прибрежных провинций, а также регионов по долине Янцзы к внутренним районам. Этот момент очень важен с учетом программы выравнивания уровней жизни в Китае»[434]. Другими словами, китайская инициатива направлена не столько вовне, сколько внутрь самой китайской экономики и китайского общества.

Исходя из вышеизложенного, очевидно, что Китай четко придерживается намеченной цели и действует в соответствии с «Концепцией

[433] Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.
[434] Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up [Electronic resource] // Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan. — 2016. [Электронный ресурс]. URL: http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040 1298984.shtml (дата обращения: 18.11.2021).

и планом действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»[435]. В документе содержатся принципы, структура, приоритеты и механизмы сотрудничества по строительству Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути 21-го века, но при этом отсутствует описание конкретных проектов, за исключением упоминания АБИИ, Фонда Шелкового пути и нескольких мероприятий в сфере гуманитарного сотрудничества[436].

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

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

В 2017-2018 гг. основные грузопотоки из КНР приходились на морские перевозки (до 90%). В этом контексте использование Северного морского пути может быть выгодно использовано Россией[437].

Россия вместе с другими странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) предложила более 40 совместных транспортных проектов на сумму 30 млрд. долл. Проекты предполагают со-финансирование с КНР. Есть мнение,

---

[435]Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road [Электронный ресурс]. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease /201503/t20150330_669367.html (дата обращения: 18.11.2021).

[436] Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века» URL: http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html (дата обращения: 15.12.2021).

[437] Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

что каждый доллар, вложенный в Экономический пояс Шелкового пути, даст возврат в размере 20 центов. Но все зависит от проекта, по некоторым из них ожидаемые сроки окупаемости превышают 20 лет[438].

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и логистических центров[439].

Китайские эксперты считают, что сотрудничество Китая и России развивается в стабильном ритме и не зависит от изменения международной обстановки и внешних факторов. В стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» (и «Морского Шёлкового пути 21-го века») Россия является одной из основных «станций», объединяя Китай и Европу. Здесь четко просматривается логика китайско-российского сотрудничества: «сотрудничество не является временным выбором при особых условиях, оно обусловлено географическим расположением двух государств, их мощью и ответственностью перед мировым сообществом»[440].

---

[438] Зубков И. Будет как Шелковый // Российская газета - Федеральный выпуск № 276(7144).
[439] Лузянин С.Г. Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimmetriya-ili-garmonizatsiya/ (дата обращения: 15.11.2021).
[440] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНРЦентральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.

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

Китайская инициатива Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) – это попытка распространить экономическое (в будущем и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС. Это комплексный проект, который еще находится на стадии доработки, и многие детали пока не ясны. В реализации такого масштабного и дорогостоящего проекта Китай, в первую очередь, преследует свои, сугубо специфические цели, главная из которых - укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и сопредельных с ним регионах.

Известно, что на территории Китая функционирует более 420 мозговых центра, более 20 исследовательских институтов, центров и отделов, специализирующихся только на изучении Центральной Азии[441]. С выдвижением Китаем новой внешнеполитической инициативы ЭПШП с 2013 г. на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) было создано пять новых аналитических центров и образовано три института, деятельность которых направлена на непосредственное содействие практической реализации китайского стратегического проекта ЭПШП[442]. Китайцы все делают фундаментально, и нет причин полагать, что они не реализуют поставленные задачи.

Осуществляя свою внешнюю транспортную стратегию «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних

[441] «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: http://asiarussia.ru/articles/10556/ (дата обращения 10.08.2021).
[442] Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University. URL: http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-anew-assessment/ (дата обращения 10.08.2021).

форматах. Наши политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем, сложившийся к настоящему времени, не гарантируют приоритет в транспортной интеграции. На первое место ставятся экономические и технические факторы: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности; минимальные издержки в правовом, технологическом (количество перегрузок) и административном поле. По этим показателям транзитный потенциал РФ имеет преимущество, по сравнению с маршрутами в обход России, но проблема видится в замедленных темпах принятия стратегических решений и реализации стратегических проектов, неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.

Отношения России и Китая в Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество». То есть, обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их как повод к открытому соперничеству. Китай проводит «политику приспособления к изменяющейся обстановке» и всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны к странам Центрально-Азиатского региона.

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

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия стремится к минимизации западного экономического и политического присутствия и возвращению в регион в качестве динамичного экономического актора. Китай тоже стремится противостоять однополярной системе и доминирующему положению США на экономическом, политическом и военном уровнях. Пекин так же озабочен вопросами безопасности и развития своих «тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР[443].

Динамичное экономическое продвижение Китая не только в ЦА, но и в других регионах мира обусловлено не только геополитикой. В экономике Китая дела обстоят не так благополучно, как может показаться. Пресловутые провалы рынка в виде «ловушек среднего дохода»[444] выходят на первый план.

Китайская стратегия «открытости по всем азимутам» обусловлена с создавшейся в Китае экономической ситуацией: завершение в КНР форсированной индустриализации; обладание значительными избыточными мощностями в тяжелой промышленности, снижение энергоемкости и материалоемкости ВВП; снижение ценовой конкурентоспособности китайских предприятий в ряде трудоемких отраслей легкой индустрии; дефицит рабочей силы в деревне; урбанизация ведет к нехватке сельскохозяйственных угодий; достижение капитало-избыточной стадии экономического развития. Следствием китайского «выхода в мир» - создание за рубежом производственных предприятий и активное осуществление проекта «Один пояс - один путь»[445].

---

[443] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНРЦентральная Азия». Отв. ред. А.И. Салицкий. ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

[444] Июань Чжоу, Лильге-Штодик Р. Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/ (дата обращения 10.08.2020).

[445] Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL: http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (дата обращения 15.08.2021).

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток-Запад. Но ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север-Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию)[446].

Говоря о транспортных маршрутах, идущих в обход России[447], можно выделить по крайней мере две причины их возникновения. Объективная, как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство (ЦАРЭС)[448]. И субъективная, политизированная (ТРАСЕКА)[449], ставящая целью не оптимизацию и развитие, а изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России.

Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались мало-востребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты. На текущий момент транзитный потенциал

[446] Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940 (дата обращения 28.08.2021).
[447] Транспортные и инвестиционные проекты. URL: http://mydocx.ru/6-28856.html (дата обращения 10.08.2021).
[448] Сайт интеграционного проекта Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. URL: http://www.carecprogram.org (дата обращения 10.08.2021)
[449] ТРАСЕКА. URL: http://www.traceca-org.org (дата обращения 10.08.2021).

ТРАСЕКА оценивается невысоко[450], серьезной конкурентной составляющей для России нет[451].

Несмотря на то, что изначально новые транспортные проекты в обход РФ противопоставлялись маршрутам через территорию России, трудноразрешимые обстоятельства физической и нефизической силы (необходимость смены ширины колеи, преодоление морских участков на железнодорожных паромах, сложности с таможенными процедурами, недостаточная согласованность транзитных тарифов, неэффективная и несвоевременная координация между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами) привели к тому, что в рамках альтернативных центрально-азиатских маршрутов запланированы транспортные магистрали с выходом на российскую территорию. Это объясняется простой логикой - Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на ее территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Это, в частности позволяет сформировать на территории России логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит ускорение циркуляции грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии. Сухопутное сочленение Китая и Европы, минуя Россию, ущербно географически.

В экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит, что маршруты в обход России неизбежно

---

[450] Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: http://www.tracecaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Repo rt_IV_Annex_5_Master_ Plan_ru.pdf (дата обращения 10.08.2021).

[451] Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka (дата обращения 10.08.2021).

ослабят влияния РФ в регионе[452]. Вторая группа, напротив видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ[453]. Во-первых, стимулирование совершенствования транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ, повышение использования транзитного потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг, интеграцию РФ в евразийскую транспортную систему, диверсификацию транспортных маршрутов, повышение экономической эффективности перевозок грузов и пассажиров, улучшение транспортной безопасности и надежности, повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, расширение импорта и экспорта технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры и рост зарубежных инвестиций в экономику. При этом, нельзя не видеть и косвенный экономический эффект функционирования Международных транспортных коридоров (МТК), заключающийся в развитии регионов страны, находящихся в зоне их транспортно-экономического тяготения. Регионы получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития.

Транзитный потенциал РФ в первую очередь связывают Транссибирским маршрутом, проходящим на 84 % по российской территории. Взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ очевидны. Для зарубежных партеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной

[452]Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top (дата обращения 10.08.2021).

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

транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг. Но необходимо учитывать, то Транссиб – наиболее грузонапряженная железная дорога России и в краткосрочной перспективе возможно достижение предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение отечественных грузов. По прогнозам экспертов, на средне- и долгосрочную перспективу, Транссибирский коридор будет конкурентоспособен при выполнении следующих условий: коренная модернизация Транссиба, означающая создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистрали, обеспечивающей дешевизну перевозок, сравнимую с морскими, проведение железнодорожного соединения его с Кореей и Японией.

Есть мнение, что диверсификацию маршрутов через ЦА в рамках Экономического пояса Шелкового пути Россия может использовать с экономической выгодой. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь ввиду, во-первых, что, например, Северный коридор ТАЖМ на протяжении 2,7 тыс. км. проходит по российской территории и составляет 25 % от длины маршрута (49 % с учетом территории Таможенного союза). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Великого Шелкового пути[454].

Говоря о китайских инвестициях, необходимо учитывать, что кредиты чаще всего носят связанный характер: они выделяются при условии, что осваивать их будут китайские корпорации с применением китайской рабочей силы китайскими материалами, с китайским пост-проектным обслуживанием.

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

Возврат инвестиций (как один из вариантов) может быть предложен в виде эксплуатации возведенных в рамках инвестиционного проекта транспортного маршрута или инфраструктуры безвозмездно на определенный срок до окупаемости объектов или долгосрочную льготную аренду. В случае с китайскими инвестициями необходимо избегать утопичных центральноазиатских сценариев: сырье, недра и территории в обмен на инвестиции и кредиты.

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

В экономической сфере сдерживающими факторами сотрудничества РФ-КНР эксперты указывают: общее отставание РФ по многим экономическим показателям; низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в ее азиатской части; неэффективность государственных институтов, низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения, неэффективность структуры торгового обмена между Россией и Китаем; недостаточную самостоятельность регионов; проблема валютного регулирования, в т. ч. в части осуществления предоплаты – отсутствие системы export-insures или import-insures; непредсказуемый рост тарифов естественных монополий, в частности стоимость электроэнергии, присутствие серых схемы взаимной торговли; высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; несовершенство и нестабильность законодательства, непредсказуемость изменений законодательства и возможность

неоднозначной трактовки ряда законов и подзаконных актов[455]; сложность решения административных проблем, высокий уровень коррупции[456], чрезмерную бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.

С китайской стороны взаимодействие в экономической сфере осложняет непрозрачная законодательная база в КНР; жесткое регулирование внутреннего рынка КНР; серые схемы внешней торговли. Взаимодействие РФ и КНР в социокультурная сфере, по оценкам экспертов, осложняется с российской стороны языковым и культурным барьерами, низким уровнем культуры переговоров – отсутствием стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайского рынка и китайской деловой культуры; коррупционной активностью; проблемой безопасности китайцев в России: бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка; незнанием российскими предпринимателями законодательства Китая; давлением в прессе на население по поводу т.н. «китайской угрозы». С китайской стороны взаимодействие в социокультурной сфере осложняется следующими факторами: языковой и культурный барьеры; рост китайского национализма и китайской «национальной гордости», превосходство китайской стратегии переговоров; коррупционная активность; незнание китайскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей.

Инвестиционное российско-китайское сотрудничество, помимо объективных причин, связанных с конкуренцией проектов, осложняет: российское стороны - неблагоприятный инвестиционный климат в РФ, отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне; с

[455] Кондратюк К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. №26. С. 321-324.
[456] Статистика. Коррупции в Мире. URL: https://vawilon.ru/statistika-korruptsii-v-mire/ (дата обращения 10.08.2021)

китайской стороны - высокая конкуренция с мировыми инвесторами; сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом; реакция на западные санкции в отношении РФ.

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

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

Инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории, узкая специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах так же замедляют развитие российско-китайского взаимодействия. Имеются данные о высоком уровне коррупции в таможенных органах РФ[457]. Особенно это чувствительно для малого и среднего российского и китайского бизнеса.

В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных

[457] О противодействии коррупции в таможне. URL: http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korrupcii-v-tamozhne (дата обращения 10.08.2021).

транспортных коммуникаций. Без форсированной реализации намеченных в стратегии мероприятий РФ может упустить геополитический шанс интеграции своей транспортной системы в евразийское транспортное пространство.

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

Проблема транзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI в. По словам Президента РФ В.В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам»[458].

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов, как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, является приоритетной точкой роста национальной экономики.

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

Главная задача государства в условиях усиления международной конкуренции в сфере функционирования и развития транспорта - создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации

[458] Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2003. № 11.

сотрудничества, развитие много-векторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, что будет означать формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны, что соответствует национальным интересам Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему[459].

Транспорт выступает материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда. Углубленная трактовка транспортной безопасности, понимается в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов России[460].

Стратегическая инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей и нацеленная на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу, для России не только вызов, но и шанс обрести в нем свое место. ЭПШП является не локальной экономической инициативой, а новой внешнеполитической стратегией Пекина[461], т.е. попыткой распространить экономическое (в будущем и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии,

[459] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ– КНР–Центральная Азия. URL:https://book.ivran.ru/f/geopoliticheskij-shans-rossii.pdf (дата обращения: 17.11.2021)

[460] Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. Москва, 2005. 169 с.

[461] 薛力：《中国“一带一路”战略面对的外交风险》，《国际经济评论》2015 年第2 期 (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс, Один путь») // *International Economic Review*. 2015. №2. (кит.)

Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС[462]. Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проекта (в перспективе), указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн долл.[463]. Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 г. «в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 трлн долл.»[464].

Согласно китайским источникам в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы[465].

Китайские источники подчеркивают, что ЭПШП «в основном экономический проект, направленный на ускоренное развитие западных провинций Китая и на формирование между государствами региона тесных отношений в экономической, политической и гуманитарной областях» и не нацелен на создание сферы влияния[466]. Декларируя миролюбивую внешнюю политику и призывая к формированию «сообщества общей судьбы», Пекин уже преодолел порог только экономического влияния. Его интересы стали пересекаться с российской «зоной привилегированных интересов».

---

[462] Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «Дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. № 20 (20). С. 254.

[463] Financing China's One Belt, One Road: US$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // *Silk Road Briefing*. URL: https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8- trillion-in-capital-requirements/ (дата обращения 12.09.2021).

[464] Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // INOSMI. 2017. 16 мая. URL: https://www. inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html (дата обращения 12.09.2021).

[465] Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // *Общество и экономика*. 2018. № 6. С. 46.

[466] Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content (дата обращения 10.08.2021).

4.5. Российское транспортное измерение китайской инициативы.

После распада СССР в результате разрушения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России. Этот период был отмечен как целенаправленным, так и стихийным изменением целого ряда характеристик геополитического положения РФ. Самая значительная трансформация связана с преодолением наиболее негативного его аспекта – транспортных разрывов, которые возникли в результате распада СССР и раздела ранее единой транспортной системы между новыми независимыми государствами и сформировали транспортную зависимость России от тех стран, через которые осуществлялся основной экспорт ее товаров (Эстония, Латвия, Литва, Украина). Значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках сотрудничества с Китаем построил новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России. Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центральноазиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации.

Причина этого проста – явное желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора и превращение его в источник поступления валюты за счёт перевозки транзитных грузов. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства - они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния.

Как только отдельные участки железных дорог стран ЦА будут объединены в единую сеть и состыкованы с железнодорожными магистралями КНР, новый евроазиатский транзитный коридор составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки.

Путем строительства новых транспортных магистралей и элементов транспортной инфраструктуры Россия предпринимала активные попытки преодоления транспортной зависимости от тех стран постсоветского пространства, через которые осуществлялся экспорт ее товаров. Основные изменения произошли в сфере морского, нефтепроводного, газопроводного и железнодорожного транспорта. Сопредельные с Россией страны (Азербайджан, Туркменистан, Казахстан) [467], зависящие в своей экспортной деятельности от стран-транзитеров, активно используют многовариантность реализации своих геополитических интересов за счет создания транспортных проектов, идущих в обход России[468].

Как бы ни убеждали иностранных инвесторов, что транспортная транзитная система РФ имеет ряд преимуществ: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности (нуждающихся лишь в модернизации с учётом характера перспективных грузопотоков); транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле (освоение альтернативных маршрутов чревато поиском сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов); российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по

[467] Потоцкая Т.И. Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России //*Известия Российской академии наук*. Серия географическая. 2018. № 3. С. 5-17.

[468] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

пустынным необжитым местам, вопрос тарифов остается на одном из первых мест в принятии инвестиционных решений.

Неравномерность транспортной инфраструктуры (ТИ) ограничивает развитие единого экономического регионального пространства и сдерживает расширение межотраслевого взаимодействия. Регионы нашей страны различаются многообразием экономического, природного, человеческого потенциала, уровнем инновационного развития, отраслевой структурой, социально-демографического состава и специализацией производства, в том числе уровнем развития транспортной инфраструктуры. Развитие ТИ регионов позволит обеспечить сближение удаленных друг от друга территорий, укрепить территориальное единство государства, сформировать оптимальные условия для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона. Причем в условиях дальнейшего регионального развития расширения его внешних и внутренних транспортно-экономических взаимосвязей, повышения уровня жизни населения и увеличения объемов производства значение региональной ТИ и ее роль в качестве системообразующей отрасли будет увеличиваться[469]. Поэтому модернизация транспортной инфраструктуры, повышение эффективности ее функционирования является приоритетным и очевидным направлением развития. Инфраструктурное строительство на территории России будет способствовать повышению стратегической «связности» территории нашей страны. В дальнейшем, наличие и создание благоприятных и взаимовыгодных условий в рамках международных транспортных коридоров (МТК) будет способствовать большей вовлеченности РФ в международную торговлю[470].

---

[469] Пономарева М.С. Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // *Аллея Науки*, 2019. №5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения 02.12.2021)

[470] Пак Е.Д. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс-один путь» // *Российский внешнеэкономический вестник*, 2021. №1. С.93-105

Как показывает опыт развитых стран, одним из наиболее эффективных инструментов ускорения экономического роста являются инвестиции в транспортную инфраструктуру. Примером такого развития является Китай[471]. В последние годы транспортная отрасль Китая вступила в новый период, связанный с быстрым развитием внутренней экономики. Развитие транспортной отрасли привело к строительству пограничных портов на северо-востоке Китая, которые взаимосвязаны плотной транспортной сетью, что заложило прочную материальную основу для внешнеэкономического сотрудничества.

Одним из ведущих видов транспорта в Российской Федерации на сегодняшний день остается железнодорожный транспорт. Доля железных дорог по грузообороту страны составляет больше 80%, а пассажирооборота больше 40%. Эксплуатационная длина железных дорог РФ составляет 85,6 тыс. км, протяженность электрифицированных линий — 43,8 тыс. км[472] (для сравнения на декабрь 2020 г. эксплуатационный пробег китайских железных дорог достиг 146 тыс. км, из которых у высокоскоростных железных дорог - 38 тыс. км[473]). Из-за бедственного положения с отдельными видами транспорта в регионах на данный момент не существует экономически выгодной альтернативы железнодорожному транспорту при перевозках грузов на средние и дальние расстояния[474].

В настоящее время к основным маршрутам транспортировки импортных и экспортных материалов между Китаем и Россией на востоке в основном

---

[471] Семенова Н.К. Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. Отв. ред. Авдаков И.Ю., Акимов А.В. ИВ РАН, 2021 С.37-58

[472]Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). URL: https://company.rzd.ru/ru/9360 (дата обращения 02.12.2021)

[473] Семенова Н.К. Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. Отв. ред. Авдаков И.Ю., Акимов А.В. ИВ РАН, 2021. С.37-58.

[474] Пономарева М.С. Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // *Аллея Науки*, 2019. №5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения 02.12.2021)

относятся следующие: Харбин – Хэйхэ - Благовещенск, Харбин – Маньчжурия - Забайкальск. В настоящее время Министерство путей сообщения Китая увеличило пропускную способность участка Харбин – Суйфэньхэ - Гродеково и Маньчжурии[475] без учета перспектив расширения международного сотрудничества, на данном этапе не удовлетворяют логистическим потребностям китайско-российской торговли. В результате российские и китайские транспортные ведомства подписали соглашение о строительстве железной дороги Хуньчунь – Камышовая (3), которая обеспечит пассажирские и грузовые перевозки в Японию, Южную Корею и другие страны через российский порт Зарубино. Четвертая железная дорога: - из Эрлианхота (Внутренняя Монголия) в Улан-Удэ (Россия) через Улан-Батор (Монголия) еще один маршрут, проходящий через железнодорожный мост, соединяющий город Тунцзян провинции Хэйлунцзян с селом Нижнеленинское в Еврейской автономной области России. Общая длина моста составляет 2,2 километра, а проектная пропускная способность составляет 21 млн. тонн в год. Ожидается, что строительство моста будет завершено в 2022 г. После завершения строительства этот железнодорожный мост станет четвертой китайско-российской трансграничной железной дорогой после вышеупомянутых железнодорожных маршрутов.

Одним из наиболее успешных примеров российско-китайского сотрудничества в области инфраструктурного строительства служит международный транспортно-логистический центр «Белый Раст»

[475] Головунин Г.Г., Булатова Н.Н. Международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере // Сборник статей VI Международной научно-практической конференции. Петрозаводск, 2021. С. 93-98.

(Московская область)[476],[477]. Китайской стороне в проекте принадлежит 49%, которые она купила в 2016 г. за 1,95 млрд руб.[478].

Значительную часть транзитных грузопотоков из КНР российские железнодорожники обрабатывают совместно с морскими перевозчиками. Грузоотправители из северо-восточных приграничных регионов Китая (СВК) не имеют собственных выходов к морю, а отправка товаров из этих регионов через порты Поднебесной связана с большими затратами. Для них выгоднее выходить на мировые рынки через российские дальневосточные морские порты. Поэтому Китай заинтересован в налаживании надежных и эффективных транспортных сообщений между СВК и Дальним Востоком России по так называемым «Приморским» трансграничным МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»[479].

Совместные транспортные проекты России и КНР сложно назвать многочисленными т.к. существуют факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений, в т. ч. совместных проектов в транспортной и смежных сферах (таб. 4.5.1).

Таблица 4.5.1. Факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в т. ч. совместных транспортных проектов.

Сферы взаимодействия (1)	Россия (2)	Китай (3)
Экономическая сфера	общее отставание по многим экономическим показателям; низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в ее азиатской части; неэффективность государственных институтов, низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения ; неэффективность структуры торгового	существенное опережение по темпам экономического роста; непрозрачная законодательная база в КНР; жесткое регулирование внутреннего рынка КНР;

[476]Пак Е.В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2021. № 1. С. 93-105

[477] Терминально-логистический центр «Белый Раст». URL: https://brterminal.ru/ext/main(дата обращения: 09.12.2021)

[478] Порт Инкоу приобретёт ТЛЦ «Белый Раст». URL: https://www.kommersant.ru/doc/3136174 (дата обращения: 09.12.2021)

[479] Миротин Л.Б., Ларин О.Н., Никулин А.А., Тарасов Д.Э. Перспективы развития российско-китайских трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке // *Инновационный транспорт,* 2018. № 1 (27). С. 3-7.

	обмена между Россией и Китаем; недостаточная самостоятельность регионов; проблема валютного регулирования, в т. ч. в части осуществления предоплаты – отсутствие системы export-insures или import-insures; проблема «реэкспорта» из Гонконга – двойное налогообложение; значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем; высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; негибкость российского законодательства, которое ущемляет интересы иностранного капитала, не гарантирует его сохранность и безопасность; сложность решения административных проблем, чрезмерная бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.	значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем;
Социокультурная сфера	языковой и культурный барьеры, низкий уровень культуры переговоров – отсутствие стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайского рынка и китайской деловой культуры; коррупционная активность; проблема безопасности китайцев в России: бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка, проблемы безопасности деловой элиты; незнание российскими предпринимателями законодательства Китая; давлением в прессе на население по поводу так называемой китайской угрозы.	языковой и культурный барьеры; рост китайского национализма и китайской «национальной гордости», превосходство китайской стратегии переговоров; коррупционная активность; незнание китайскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей;
Сфера инвестиций	неблагоприятный инвестиционный климат, отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне	высокая конкуренция с мировыми инвесторами; сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом;
Рынок инновационной продукции	проблема поставок в Китай научной и технической продукции военного назначения; проблема секретности научных и инновационных разработок – отсутствие четкого правового регламента; российские фундаментальные научные заделы не являются в Китае продаваемым продуктом; слабое развитие прикладных разработок пригодных для промышленного внедрения; отсутствие институциональных механизмов привлечения инвестиций в развитие НИОКР на базе имеющихся фундаментальных заделов; проблема создания в России конкурентоспособного инновационного сектора - отсутствие схем инвестирования таких проектов.	Китай обгоняет Россию по уровню своего научного развития, покровительственное отношение к пиратскому копированию чужих технологий, негативный имидж России как делового партнера в области инновационных проектов. Китай, где возможно, использует «серые» схемы, снижающие стоимость закупок
1	**2**	**3**
Таможня и пограничная служба	Высокий уровень коррупции – «белый» импорт практически невозможен для малых и средних российских компаний; инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории; запрет на ускоренное растаможивание грузов из Китая; специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах;	(отсутствие негативной оценки экспертов)
Транспортная сфера	-Участки с пропускной способностью, близкой к предельно допустимому уровню в центральной России (около 300 км) -участки ограниченной пропускной и провозной способности на железнодорожной магистрали Транссиба и БАМа; -развитие коридоров и масштабная модернизация Транссиба и БАМа могут привести к формированию нескольких конкурирующих между собой транзитных маршрутов, которые будут претендовать на перевозку	-конкуренция между транскитайскими маршрутами и российскими Транссибом и БАМом может привести к перераспределению транзитного грузопотока и, как следствие, повлиять на доходы транспортных компаний и

	одних и тех же грузов как в дальневосточные морские порты, так и из них; недостаточное развитие припортовых железнодорожных станций и слабые перерабатывающие мощности контейнерных терминалов; -действует не самая выгодная тарифная политика, - высокая стоимость погрузочно-разгрузочных работ и портовых сборов -нехватка контейнерного парка, но рост числа контейнеров повлечет за собой необходимость многократного увеличения числа фитинговых платформ для их перевозки; -для полноценного запуска Северного Морского Пути необходима тотальная модернизация инфраструктуры регионов Севера, что требует значительных инвестиций; - слабая координации между участниками рынка; -необходимость улучшения логистики; -несбалансированная структура экспортно-импортных операций; -отсутствие единой транспортной политики и регулятивных инструментов реализации транзитного потенциала ЕАЭС	социально-экономическое положение транзитных регионов; -преобладание двустороннего формата в международном экономическом и транспортном сотрудничестве Китая

Источник: составлено автором по материалам СМИ.

Для России имеет большое значение Северный морской путь (СМП)[480]. Развитие СМП является одной из актуальных тем в исследованиях отечественных ученых как стратегический маршрут для внутренних транспортного сообщения для устойчивого развития государства[481] и как международного транспортного коридора[482]. Важнейшее значение СМП играет для внутригосударственных нужд: доставки грузов, необходимых для арктических проектов, перевозки добытых полезных ископаемых с арктического шельфа, доставки энергоносителей и продовольствия на зимний период, а в случае создания возможности круглогодичной навигации с

[480] Развитие Северного морского пути. URL: http://nep.tass.ru/ (дата обращения 05.08.2021)

[481] Воронина Е.П. Современное состояние и перспективы равития грузопотоков по северному морскому пути: актуальные проблемы и пути решения // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2019. № 11-2 (57). С. 185-191; Тарасова Н.П., Мустафин Д.И. Северный морской путь Менделеева и Лаверова – путь устойчивого развития // Глобальные проблемы Арктики и Антарктики. Сборник научных материалов Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 90-летию со дня рождения акад. Николая Павловича Лавёрова. Ответственные редакторы: А.О. Глико, А.А. Барях, К.В. Лобанов, И.Н. Болотов. 2020. С. 1146-1151.

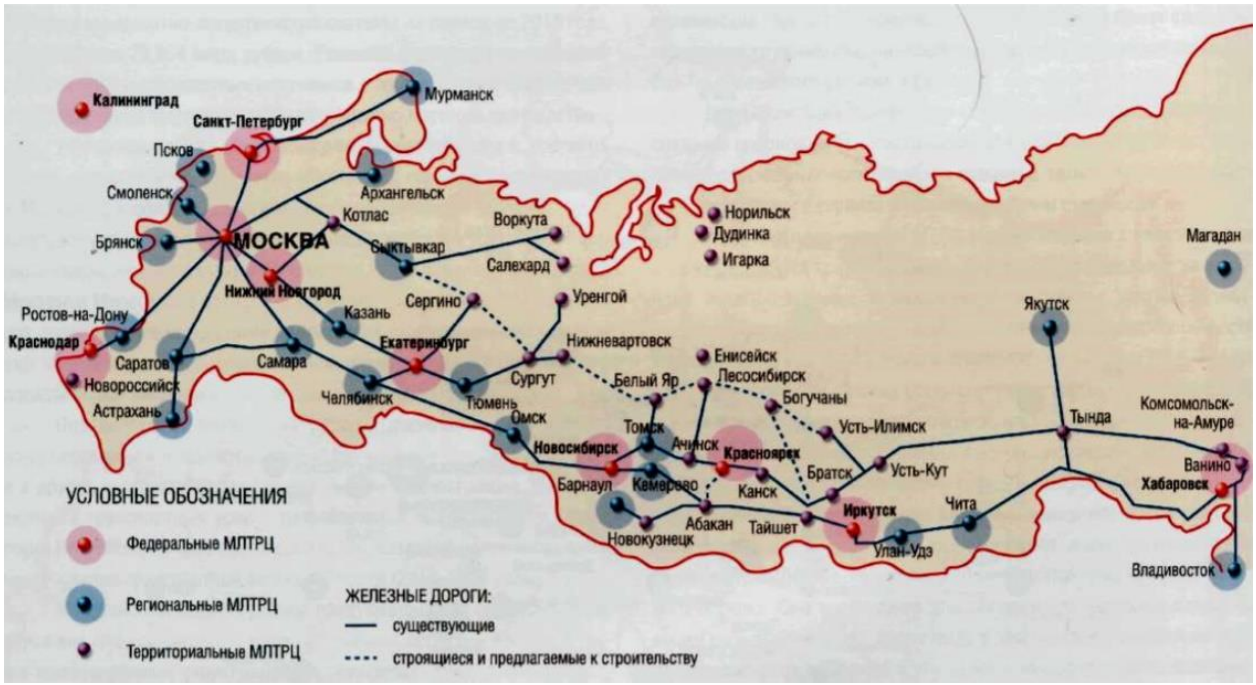
[482] Игнатьева О.А., Сайткулов И.А., Батталова А.Р. Пути повышения эффективности использования Северного Морского Пути как международного транспортного коридора // Ученые записки ИСГЗ. 2019. Т. 17. № 2. С. 125-133; Хейфец Б.А. Северный Морской Путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса- Оного пути» // *Международная жизнь*. 2018. № 7. С. 67-87

сопровождением ледоколами - движение грузовых коммерческих судов по Северному морскому пути.

Это направление перевозок не получило должного развития в качестве международного транзитного маршрута. Такое положение дел имеет ряд причин: прежде всего отсутствие надлежащего размера и мощности грузопотока достаточного для обеспечения экономической целесообразности участия в этом проекте грузовладельцев, практически полное отсутствие логистической инфраструктуры на этом транспортном направлении, недостаточный уровень технологических решений по организации модальных сообщений[483]. Потенциальные преимущества СМП по времени в пути и цене перевозки (в сравнении с Шелковым морским путем через Суэц) нивелируются ростом дополнительных затрат (на ледоколы, дополнительные формальности, рост рисков, увеличение тарифов на переработку и хранение транспортируемых по СМП грузов), крайне низким уровнем развития логистической инфраструктуры, отсутствием достаточного количества морских перевозчиков на СМП, пассивная позиция регулятора рынка грузовых перевозок в России, а также отсутствием нормативно-правовой базы относительно модальных сообщений. В качестве варианта развития транспортной системы России и транзитных перевозок с частичным использованием СМП предлагается развивать направление Шанхай-Челябинск-Индига-Роттердам, связывающее Китай и Европу с применением

[483] Бельницкий И.Д. Некоторые аспекты организации грузодвижения на направлении Юго-Восточный Китай – Северо-Западная Европа // *Современные научные исследования и инновации*. 2020. № 5. URL: http://web.snauka.ru/issues/2020/05/92458 (дата обращения: 05.08.2021).

магнитолевитационных сообщений[484],[485],[486] в качестве элемента транспортно-технологической схемы перевозки.



Источник: https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/2/13

Рисунок 4.5.1. Принципиальная схема развития и размещения мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛТРЦ) на территории РФ в зоне тяготения к МТК.

Интеграция транспортной сети России в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализация транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров не будет возможной без развития логистической инфраструктуры и формирование на территории РФ в крупных транспортных узлах опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ)[487]

---

[484] Зайцев А.А., Соколова Я.В. Перспективы создания транзитного транспортного коридора «восток – запад» с применением магнитолевитационной технологии // *Транспортные системы и технологии*, 2018. Т. 4. №3 suppl. 1. С. 21-35

[485] Лапидус Б.М. Магнитная левитация – фундаментальная основа для сверхскоростных вакуумно-левитационных транспортных технологий // *Транспортные системы и технологии*, 2018. Т. 4. №3. С. 26-35

[486] Давыдов А.М. Мониторинг изменений состояния и тенденций развития магнитолевитационных транспортных систем // *Транспортные системы и технологии*, 2019. Т. 5. №4. С. 5-15.

[487] Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатский МТК – стратегическое направление реализации транспортного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России // *В центре экономики*, 2020. № 1. С. 1-12.

(Рис.4.5.1.), обеспечивающих высокий уровень сервисного обслуживания товарноматериальных и сопутствующих потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.

И в заключение хотелось отметить еще один важный момент. Существует тезис, что «повышению эффективности транспортных перевозок будет способствовать конкуренция транспортных компаний в основе которой лежит предложение наиболее выгодных маршрутов доставки грузов»[488]. На наш взгляд «выгодность маршрутов доставки грузов» в настоящее время является субъективной переменной. Исследование транспортных маршрутов, идущих в обход России, показывает неоднозначность первоначальной оценки потенциала выбранных маршрутов, планирование и строительство которых преследовало две цели: объективную - как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в евроазиатское пространство (ЦАРЭС); и субъективную, политизированную (ТРАСЕКА), направленную не оптимизацию и развитие, а изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России. Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались маловостребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты[489]. В этом контексте, рассматривая железнодорожные перевозки Китая по альтернативным маршрутам в обход территории РФ, нельзя обойти вниманием тот факт, что для повышения конкурентоспособности новых сухопутных маршрутов Китай предоставляет огромные субсидии - иногда до 40 % от стоимости для

[488] Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем и стран восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 159 с. С. 137.

[489] Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: Белый ветер, 2017. 216 с. С.134.

снижения транспортных расходов[490],[491]. Хотя наземные перевозки сокращают время доставки контейнеров вдвое по сравнению с морскими маршрутами, железнодорожные перевозки в настоящее время экономически невыгодны без субсидий правительства Китая[492].

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы. Современные жесткие условия требуют отхода от сиюминутной коммерческой стихийности. Вероятно, пришло время вернуть методы стратегического планирования и использовать тот минимум возможностей, который не утрачен окончательно, при постулате неизменного следования национальным интересам.

[490] Jing Yang (2014) “Silk Road Subsidies Undermine Rail Link,” South China Morning Post, December 8, URL: http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link (date of the application 03.11.2021)

[491] Stronski P., Nicole Ng N. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673 (date of the application 03.11.2021)

[492] Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА. (по гранту РФФИ № 19-014-00027А) // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2021. URL: http://ukros.ru/archives/28701 (дата обращения: 05.08.2021)

4.6. Сценарии развития российско-китайского экономического взаимодействия в т.ч. в транспортной сфере

Экономический кризис, пандемия COVID-19, антироссийские санкции Запада деструктурировали или отложили многие проекты. Экстремальные условия сжатия экономики, пересмотр инвестиционных программ и стратегий компаний, дефицит финансовых ресурсов вносят коррективы в правила игры и функции участников рынка. Современные вызовы, особенно карантинные мероприятия, препятствуют интеграционному сближению. Но любые кризисные явления, помимо дисгармонии, привносят в любые процессы новую динамику, новые оценки и перспективы развития, обновляют отношения. Кризис даёт возможность, и даже диктует, необходимость в условиях развивающейся мировой нестабильности и возрастания разнообразных рисков особенно актуализировать внутреннее территориальное и инфраструктурное развитие РФ, дает возможность диверсификации и обновления экономических связей, оптимизации проектов[493] сближения удаленных друг от друга территорий, укрепления территориального единства государства, сформированию оптимальных условий для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона.

Партнерство между Россией и Китаем декларируется как пример взаимовыгодной и взаимно-дополняемой стратегической интеграции. Но при всех имеющихся, внешне позитивных, тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в том числе и в экономической сфере, следует рассматривать как не простые. Взаимодействие с таким неординарным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить

[493]Семенова Н.К. Развитие Евроазиатского энергетического рынка в условиях региональных и внерегиональных политических рисков» // *Восточная аналитика*. Экономика и политика стран Востока. Ежегодник, 2011. №2. М.: ИВ РАН. С.131-139

национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса.

Отдельные российские эксперты указывают на возможные «узкие» места в интеграционном процессе наших стран. Известный китаевед Ю.В. Чудодеев пишет: «Гипотетически нельзя исключить в краткосрочной перспективе появления в российско-китайских отношениях отдельных конфронтационных элементов. Необходимо учитывать, что определенная часть китайской элиты традиционно настроена по отношению к России достаточно сдержанно, а иногда и недружелюбно. В случае отсутствия глубокого понимания и доверия между руководством и значительной частью населения обеих стран внезапное обострение противоречий по какому-либо нерешенному или не до конца решенному вопросу может оказаться чреватым всплеском необоснованных антироссийских настроений в Китае и антикитайских – в России…Нельзя исключить, - подчеркивает ученый, - что определенные круги российской политико-экономической элиты весьма сдержанно относятся к экономической активности китайских кругов в центрально-азиатском регионе (то есть в бывших советских республиках)»[494].

Другой российский китаевед В.Я. Портяков считает, что «за короткий по историческим меркам срок отношения между Российской Федерацией и КНР прошли «по нарастающей» путь от «дружественных» (1992 г.) до отношений «всеобъемлющего, равноправного, доверительного партнерства и стратегического взаимодействия». Вместе с тем, - отмечает он, - обе стороны признают, что в российско-китайских отношениях периодически проявляются несовпадения интересов и те или иные трения…поддержание уже достигнутого достаточно высокого уровня двусторонних отношений и их дальнейшее совершенствование не гарантированы априори и не могут быть

[494]Чудодеев Ю.В. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества России и Китая // *ИАП «Ракурс*». URL: http://www.rakurs-art.ru/publications/id/127/ (дата обращения: 20.10.2021)

гарантированы автоматически. Напротив только постоянная многоуровневая работа обеих сторон может дать желаемый результат»[495].

Оба исследователя, на наш взгляд, справедливо отмечают многовариантность дальнейшего развития российско-китайского партнерства и необходимость работы обеих сторон по устранению реальных и потенциальных препятствий. ни высокий стратегический формат, ни союзнические отношения не могут полностью исключить все риски партнерства с Китаем, особенно на более отдаленную перспективу. Однако в настоящее время негативные сценарии не просматриваются. КНР погружен в реализацию масштабного и дорогостоящего проекта «Один пояс, один путь» Пекин преследует свои, сугубо специфические цели, - укрепляет свое присутствие в центральноазиатском и сопредельных с ним регионах, что отчасти совпадает с российскими глобальными и региональными интересами[496].

Использование сценарного подхода позволяет выявить основную канву и будущие варианты российско-китайского взаимодействия. Как правило, сценарный анализ применяется для стратегического управления процессами с высоким уровнем неопределенности в турбулентной внешней среде.

В исследовании были определены основные акторы, их интересы в регионе и «ключевые переменные» (таб. 4.5.1), которые стали основой сценарных прогнозов (таб. 4.6.1а и таб. 4.6.1б). В исследовании рассматриваются шесть сценариев: №1 – вероятность усиление геополитических позиций Китая по сравнению с РФ и США; №2 – вероятность существенного сдерживания Западом Китая; №3 – вероятность существенного усиления исламского фактора; №4 - вероятность возникновения острой конкуренции между основными акторами; №5 – вероятность усиления

[495] Портяков В.Я. Российско-китайские отношения: современное состояние и перспективы развития // Китай в мировой и региональной политике: история и современность». Выпуск XVIII. Ежегодное издание. М.: ИДВ РАН, 2013. С.7.

[496] Семенова Н.К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? URL: http://www.vostokoved.ru/images/stories/tsvetkova2016/conf_tsetkova2016.pdf (дата обращения: 10.09.2021)

позиций РФ; №6 – вероятность взаимовыгодного партнерства и преодоление конфронтации.

Таблица 4.6.1а. Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Еврзии.

Сценарии / Сферы (1)	№1. Усиление Китая (2)	№2.Запад сдерживает Китай (3)	№3.Усиление исламского фактора (4)
Безопасность	США: после сворачивания военного контингента в Афганистане пытается возродить военное присутствие присутствие в ЦА (Узбекистан, Таджикистан) для геополитического сдерживания России, Китая и Ирана; РФ: сохранит частичное присутствие в регионе за счет поддержания военных баз в Кыргызстане и Таджикистане; КНР: позволит поддерживать безопасность в регионе с помощью сил других акторов (России), непосредственно не вмешиваясь в ситуацию военным образом.	США: соглашения со странами региона и Россией с целью противостоять терроризму, наркотрафику и торговле оружием; создание военных баз по периметру границ РФ как инструмента непрямого военно-политического давления на РФ, КНР и Иран; РФ: возможное усиление политического влияния	США: попытки усиления военного присутствия, конфликты от локальных до среднемасштабных; РФ: снижения роли ОДКБ и России КНР: усилится роль ШОС как инструмента экономического и отчасти военно-политического воздействия на ЦА со стороны Китая. ЦА: угроза возникновения локальных вооруженных конфликтов и социальной напряжённости, появление в регионе происламски настроенных режимов, риски, связанные со сменой режима в Афганистане
Экономика , в т.ч. транспорт	США: сворачивание экономического присутствия; РФ: постепенное уменьшение роли в экономике ЦА; КНР: увеличит свое экономическое и политическое влияние в регионе; вложения в экономику региона (крупные транспортные, инфраструктурные и энергетические проекты) будут оставаться доминирующими; аренда в регионе земли и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: плавный рост экономики за счет продажи энергоресурсов-увеличение ресурсной зависимости, переориентация экономик стран ЦА - увеличение зависимости стран региона от внешней гуманитарной и экономической помощи со стороны Китая. Продвижение инициативы ОПОП в Евразии.	США: экономическая помощь региону по линии международных финансовых институтов; РФ: укрепление отношений с Казахстаном, в других государствах- умеренное влияние на внутреннюю политику; КНР: контроль и инвестиции в добывающую промышленность, использование транзитного потенциала стран –частников ОПОП в счет вложенных инвестиций, аренда в регионе земли и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: переориентация сырьевых экономик региона на китайский рынок при сохранении опоры на Запад и Россию в области безопасности; РК, Туркмения и РУ сохранят сырьевую модель, для КР и РТ экономическое развитие будет определяться высокими политическими рисками и коррумпированным государственным аппаратом. Продвижение инициативы ОПОП в Евразии.	США: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение геополитического интереса; РФ: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение стратегического интереса; КНР: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение транзитного и ресурсного интереса; ЦА:,углубление ресурсной и финансовой зависимости, милитаризация экономики, галопирующая инфляция, рост теневого сектора экономики, переориентация на исламскую модель экономики и арабские страны в качестве основного инвестора, угроза критического превышения долговой нагрузки. Реструктуризация или отмена транспортных проектов в рамках ОПОП через Афганистан и Пакистан.
Энергетика	ЦА: перспективы региональной интеграции минимальны, сохранение принципа «многовекторности», гидроэнергетический потенциал региона не будет реализован, частичная реализация проектов	США, РФ, КНР: принципиальных изменений не произойдет, ЦА: сохранится курс на многовекторность в политике богатых природными ресурсами республик, в гидроэнергетике будет наблюдаться спад.	РФ: стремление обеспечить военный контроль над трубопроводами. КНР: энергетический голод ЦА: сокращение и нестабильность поставок энергоносителей в ЕС и КНР, вероятность пересмотра существующих энергетических

	в сфере атомной энергетики на территории Казахстана; КНР: сохранение вложения Китая в транспорт, инфраструктуру, в сэнергетику; РФ: сохранение status quo		контрактов, качественные изменения в энергетическом секторе
1	2	3	4
Экология	ухудшение экологии региона в связи с нерациональным использованием природных ресурсов, использования «грязных» технологий в добыче углеводородов, несоблюдения экологических норм при строительстве и эксплуатации транзитных маршрутов	стратегия «двойных стандартов» приведет к нивелированию экологических программ в отдельных проектах (прежде всего, проектов в нефтегазовом секторе, транзитных МТК).	стратегия «двойных стандартов» приведет к нивелированию экологических программ в отдельных проектах (прежде всего, проектов в нефтегазовом секторе, МТК).
Социально-гуманитарная сфера	КНР: влияние на культурную жизнь региона будет доминирующим; рост влияния в образовательной сфере. РФ: уровень влияния будет снижаться, статус русского языка может понизиться, США: уровень влияния в социально-гуманитарной сфере будет снижаться, но сохранится в области образования ЦА: усиление цензуры в СМИ и Интернете.	США: инвестиции в систему образования и подготовку лояльной элиты. РФ: конкуренция с другими игроками за умы интеллектуальной элиты и широких масс населения ЦА, активизация «мягкой силы», рост влияния в образовательной сфере. КНР: влияние будет снижаться. ЦА: трудовая и социальная мобильность, мультикультурализм - «развивать китайский, сохранять русский, учить английский», смешанные браки, укрепления этнической/национальной идентичности, снижение антироссийских настроений, российско-ориентированная элита. Турция: как политико-экономическая и цивилизационная модель развития ЦА	США, РФ, КНР: влияние будет ограничено; ЦА: коллапс инфраструктуры, коррупция, отсутствие общественных услуг, ограничение финансирования сферы социального обеспечения, ухудшение качества жизни, этносепаратизм, актуализация религиозного фактора.
Миграция	КНР: усиление роли китайской диаспоры в ЦА, возможно повышение уровня социальной напряженности и конфликтов на бытовом уровне; РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов. ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения	КНР: социальная напряженность и конфликты на бытовом уровне; РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения	РФ: возврат из России трудовых мигрантов в страны ЦА. ЦА: приток беженцев из Афганистана, масштабная внутренняя и внешняя миграция.

Источник : составлено авторами.Сокращения: РК-Республика Казахстан; КР-Кыргызская Республика, РТ-Республика Таджикистан; РУ-Республика Узбекистан.

Сценарий №1, учитывая имеющиеся тенденции, вероятен в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе и «игра с нулевой

суммой» для России. При условии, что Россия найдет в себе силы для уменьшения дистанции в разности экономических потенциалов РФ и КНР (маловероятно даже в среднесрочной перспективе), возможен переход к идеалистическому сценарию №6.

Таблица 4.6.1б. Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Евразии.

Сценарии / Сферы (1)	**№4. Острая конкуренция (2)**	**№5. Усиление России (3)**	**№6. Взаимовыгодное партнерство (4)**
Безопасность	США: наращивание военного присутствия в регионе; РФ: ослабление позиций, снижения роли ОДКБ, ШОС России, угроза возникновения сценария№1. КНР: ослабление позиций, ожесточение политической риторики, рефлексии по «утраченным территориям», ревизии пограничного межевания ЦА: угроза возникновения локальных вооруженных конфликтов и социальной напряжённости, появление в регионе происламски настроенных режимов, угроза возникновения сценария №3	США: наращивание военного присутствия в регионе, политическое противостояние с РФ; РФ: усиление геополитического влияния в регионе, восстановление утраченных позиций КНР: охлаждение отношений с РФ, рефлексии по «утраченным территориям», ревизии пограничного межевания ЦА: труднодостижимая задача поиска точки оптимального соотношения между участниками региональных политических процессов	США: после сворачивания контингента в Афганистане попытки наращивания военного присутствия в других странах региона; РФ: формирование многополярного мира; усилится роль ШОС:, активизация, Фонда поддержки ШОС, Банка развития ШОС; КНР: формирование многополярного мира, усилится роль ШОС ЦА: стабильность в регионе
Экономика, в т.ч. транспорт	США: усиление экономического присутствия в связи с ослаблением РФ и КНР; РФ: отсутствие стратегических ресурсов, сворачивание восточных программ, деятельность ЕАЭС не эффективна; КНР: увеличит свое экономическое и политическое влияние в регионе; вложения в экономику региона (крупные транспортные, инфраструктурные и энергетические проекты) будут оставаться доминирующими; ЦА: иллюзия плавного роста экономики за счет продажи энергоресурсов- увеличение ресурсной зависимости, переориентация экономик стран ЦА - увеличение зависимости стран региона	США: санкции против РФ, экономическое противостояние с КНР; РФ: укрепление отношений с РК, в других государствах-умеренное влияние на внутреннюю политику; КНР: контроль и инвестиции в добывающую отрасль, транзитные проекты, аренда в регионе земли и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: переориентация сырьевых экономик региона на китайский рынок при сохранении опоры на Россию в области безопасности; РК, Туркмения и РУ сохранят сырьевую модель, для КР и РТ экономическое развитие будет определяться высокими политическими рисками и коррумпированным государственным аппаратом.	США: противодействие усилению партнерства РФ и КНР; КНР: форсирование экономической интеграции Китаем может привести к экономическому истощению региона и усилению социально-экономического кризиса; Позиции РФ и КНР не позволяют друг другу полностью доминировать создавая предпосылки для предотвращения эффекта лобовой конкуренции и соперничества в политической области; сбалансированное лавирование в ЦА; каждая заинтересованная сторона имеет возможность извлечь максимальную пользу; смещение направления межгосударственной кооперации с сырьевой к производственно-

	от внешней гуманитарной и экономической помощи со стороны Китая.		инновационной; активная реализация интеграционных проектов, в.т.ч. транспортных
1	**2**	**3**	**4**
Энергетика	РФ: стремление обеспечить военный контроль над трубопроводами. КНР: энергетический голод ЦА: сокращение и нестабильность поставок энергоносителей в ЕС и КНР, вероятность пересмотра существующих энергетических контрактов, качественные изменения в энергетическом секторе	США: энергетическое противостояние с РФ: РФ: расширение энергетических проектов на двустороннем уровне; КНР: сохранение status quo; ЦА: перспективы региональной интеграции минимальны, сохранение принципа «многовекторности», гидроэнергетический потенциал региона, частичная реализация проектов в сфере атомной энергетики на территории РК;	Расширение взаимовыгодного сотрудничества в двусторонних и многосторонних форматах; возрождение Энергетического клуба ШОС для улучшение взаимопонимания партнеров и нивелирования нестыковок энергетической конкуренции
Экология	ухудшение экологии региона в связи с нерациональным использованием природных ресурсов, использования «грязных» технологий в добыче углеводородов, несоблюдения экологических норм при строительстве и эксплуатации транзитных маршрутов	ухудшение экологии региона в связи с отсутствием финансирования модернизации в энергетической сфере	коллективный формат взаимодействия будет способствовать минимизации экологических проблем
Социально-гуманитарная сфера	КНР: влияние на культурную жизнь региона будет доминирующим; рост влияния в образовательной сфере США, РФ: влияние будет ограничено; ЦА: ограничение финансирования сферы социального обеспечения, ухудшение качества жизни, этносепаратизм, актуализация религиозного фактора.	РФ: конкуренция с другими игроками за умы интеллектуальной элиты и широких масс населения ЦА, активизация «мягкой силы», рост влияния в образовательной сфере; США, КНР: влияние будет ограничено ЦА: трудовая и социальная мобильность, мультикультурализм, снижение антироссийских настроений, российско-ориентированная элита.	США: попытки усиления влияния; РФ:КНР:ЦА: оптимальный баланс, мультикультурализм - «развивать китайский, сохранять русский, учить английский», смешанные браки, укрепления этнической/национальной идентичности, снижение антироссийских настроений,
Миграция	КНР: социальная напряженность, повышение конфликтного потенциала может спровоцировать обширную внешнюю и внутреннюю миграцию;	РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов. ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения	РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов. ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения

Источник : составлено авторами.Сокращения: РК-Республика Казахстан; КР-Кыргызская Республика, РТ-Республика Таджикистан; РУ-Республика Узбекистан.

Пессимистические сценарии №2, №3, №4 наименее желательны и маловероятны в краткосрочной перспективе. При наличии катализаторов в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут иметь фрагментарную реализацию.

Сценарии №5 и №6 идеалистичны и маловероятны в краткосрочной и среднесрочной перспективе т.к. Россия имеет влияние на процессы в регионе, но не столь существенное, что бы переломить текущие тенденции. В долгосрочной перспективе при условии консолидированной политической воли РФ, КНР и стран региона для совместной выработки и реализации стратегических инициатив по многостороннему экономическому и транспортному сотрудничеству, возможно их фрагментарные осуществления.

Необходимо отметить, что Россия и Китай при любом развитии событий останутся главными внешними акторами в регионе. Фактор присутствия США в регионе не окажет существенного влияния на взаимоотношения РФ и КНР, учитывая современные позитивные тенденции и самодостаточность российско-китайских отношений.

Российская сторона не готова к конкуренции с китайским бизнесом, который пользуется эффективной налоговой и финансовой поддержкой своего государства. При временном отсутствии возможности использования своего транзитного потенциала для РФ видится целесообразным участие во внешних международных транспортных и энерго-транспортных проектах, что бы избежать вероятности полной изоляции. Несмотря на наличие экономических и иных проблем, Россия в настоящее время «возвращается» и регион ЦА, и в целом на «Большой Восток». При этом, учитывая масштабы китайской экономики и китайские особенности алгоритма взаимоотношений с партнерами (Гл.3 и Гл.4) любые проекты должны анализироваться не только с

точки зрения экономической выгоды, но и, в первую очередь, с позиций соблюдения национальных интересов России.

ГЛАВА 5. РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ СОВПАДЕНИЯ И РАСХОЖДЕНИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ, ГЕОПОЛИТИКА, ПОЯСА И КОРИДОРЫ

5.1. Один пояс (ЭПШП) и один союз (ЕАЭС): взгляд из Китая

Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз - это инициативы по экономическому сотрудничеству и интеграционные механизмы на евразийском пространстве, предложенные и возглавляемые Китаем и Россией в новую эпоху, основанные на международной экономической ситуации и стратегиях внутреннего развития. Государства-члены Евразийского экономического союза являются ключевыми странами вдоль «Экономического пояса Шелкового пути». Консенсус обсуждения и совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» заключается в объединении стратегий, планов, систем и проектов развития обеих сторон.

В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение «Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс, один союз» (кит. «一带一盟» - «и дай, и мэн»)[497].

С момента подписания главами государств Китая и России «Совместного заявления о стыковке и сотрудничестве между строительством Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического

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

союза» в мае 2015 г.[498] вопрос «Один пояс, один союз» стал горячей темой для исследований в КНР.

Исследование проблематики в основном проводится по следующим направлениям. Во-первых, изучаются возможность и пути стыковки «Один пояс, один союз». Исследование по этому вопросу в основном идет по трем направлениям:

- исследование позиции России, стратегические соображения и требования интересов членов альянса (Се Сяогуан[499]; Ван Сяньцзюй [500], Сунь Ли [501]; Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун[502]);

[498] Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути 8 мая 2015 года. URL: http://kremlin.ru/supplement/4971 (дата обращения 20.06.2021).

[499] 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版) 2016 年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между «Экономическим поясом Шелкового пути» и Евразийским экономическим союзом // *Ляонин дасюэ сюебао* (издание по философии и социальным наукам), № 6, 2016). (кит.)

[500] 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期. (Ван Сяньцзюй. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // *Сиболия яньцзю*, № 4, 2016 г. (кит.)

[501] 孙力.“一带一盟对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁 (Сунь Ли. Один пояс - один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

[502] 何伦志.闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础. 困境、模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, № 2, 2017). (кит.)

- исследование сходства и различия между инициативой Экономический пояс Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом (Ли Син[503], Лу Бин [504], Чжань Яньнань[505], Гун Яньхуа[506]);
- изучение существующей потенциальной основы политического и экономического сотрудничества «Один пояс, один союз» (Ван Хайян[507], Сян Цзе[508] и др., 2017).

Во-вторых, в исследованиях китайских ученых активно анализируются:

- риски и проблемы, с которыми сталкивается стыковка. Исследования по этой проблематике можно разделить по пяти направлениям:
- «Три силы зла» (кит. «三股势力» - «саньгу шили»)[509] и возможные риски «Цветных революций» в государствах по маршрутам Пояса и пути и другие

---

503 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景. «中国高校社会科学»2015年第6期 (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // *Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ,* № 6, 2015). (кит.)

504 陆兵.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报 (哲学社会科学版),2016 年第 2期. (Лу Бин: «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // *Шихэцзы дасюэ сюэбао*, № 2, 2016 г). (кит.)

505展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接.«国际经评论»2017年4期 (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Гоцзи цзин пинлунь*, № 4, 2017). (кит.)

506 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景. «西伯利亚研究» 2017年第3期 (Гун Яньхуа: «Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза» // *Сиболия яньцзю*, №3, 2017). (кит.)

507 王海燕.“一带一盟” 对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5期 (Ван Хайянь. Основы, направления и проблемы стыковки «Один пояс, единый союз // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

508 向洁.何伦志.闫海龙. 区域经济一体化:“一带一盟” 对接之基础,困境模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究» 2017年第 2 期 (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю,* № 2, 2017). (кит.)

509 «Три силы зла» - термин, принятый в официальной китайскойриторике, обозначающий сепаратизм, терроризм и экстремизм (прим.Авт.).

угрозы безопасности (Ван Хайбинь[510], Ван Хайянь[511], Чжан Яньлу[512], Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн[513]);

- различия в познании и позиционировании «Один пояс - один союз» (Ван Цинсон[514], Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн[515]);
- различия в механизме «Один пояс - один союз» (Чжан Яньлу[516], Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун[517]);
- вмешательство западных стран, конфликты стран региона и различия интересов (Ван Хайбинь [518]);

---

510 王海滨. 论 “一带一盟” 对接的现实与未来.«东北亚论坛»2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // *Дунбэй я луньтань*, № 2, 2017). (кит.)

511 王海燕. “一带一盟” 对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5 (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс, один союз // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

512 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带” 对接的障碍. «欧亚经济»2016 年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

513 谢晓光. 生官声.:“丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版),2016年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Ляонин дасюэ сюэбао,* № 6, 2016). (кит.)

514 万青松: 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与 丝绸之路经济带的对接. «欧亚经济»2016年第5期. (Ван Цинсонг. Анализ текущих проблем, с которыми сталкивается Евразийский экономический союз, и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

515 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对.辽宁大学学报 (哲学社会科学版) 2016年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Ляонин дасюэ сюэбао*, № 6, 2016). (кит.)

516 张艳璐: «试析欧亚经济联盟与 “丝绸之路经济带” 对接的障碍». «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути связи Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // *Оуя цзинци*, № 5, 2016). (кит.)

517 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础,困境,模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз // *Элосы Дунъоу Чжун Я Яньцзю*, №2, 2017 г.) (кит.)

518 王海滨. 论 “一带一盟” 对接的现实与未来.«东北亚论坛»2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // *Дунбэй я луньтань*, № 2, 2017). (кит.)

- проблемы и риски различия технических стандартов сторон в сфере транспортировки (Ван Хайян[519], Ван Хайбинь[520]) и т. д.
- внутриорганизационные проблемы Евразийского экономического союза (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн[521] и др.).

В-третьих, в экспертной среде обсуждается режим и путь стыковки (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун[522]), основанный на существующих исследованиях трех режимов стыковки «Один пояс, один союз». То есть «прямая стыковка с Евразийским экономическим союзом (многосторонняя), предпочтительная стыковка с государствами-членами Евразийского экономического союза (двусторонняя) и совместные усилия с платформой ШОС (трамплин). Предлагается четвертая комплексная модель стыковки. Это платформа, которая связана внутренне и внешне, и оба они идут рука об руку» (Чжан Нин[523], Чжан Хэнлун[524]).

---

519 王海燕. “一带一盟” 对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5期 (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс, один союз // Оуя цзинци, № 5, 2016). (кит.)

520王海滨. 论 “一带一盟” 对接的现实与未来.«东北亚论坛»2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // *Дунбэй я луньтань*, № 2, 2017). (кит.)

521 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版), 2016 年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между «Экономическим поясом Шелкового пути» и Евразийским экономическим союзом // Ляонин дасюэ сюебао, № 6, 2016). (кит.)

522 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一盟” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю,* №2, 2017 г.) (кит.)

523 张宁. “一带一路” 建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // *Оу я цзинцзи*, № 4, 2017. (кит.)

524 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一盟”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс, один союз» // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016). (кит.)

Кроме того, Лю Цинцай, Чжи Цзичао[525], Фэн Юйцзюнь[526], Ван Цинсон[527] и др. провели подробное обсуждение реализации стыковки «Один пояс, один союз» под платформой ШОС. Ван Янфан и Чен Шумей[528] исследовали возможности модели «Один пояс, один союз» и была предпринята попытка раскрыть логику экономической теории, лежащую в основе спроса на сотрудничество в области мощностей, которое выходит за рамки взаимодополняемости. На этой основе были сформулированы четыре основные причины проблемы сопряжения - «проблема четырех несовпадений».

Первое несовпадение - «несоответствие трех ожиданий» [529]. Во-первых, развивающиеся страны обычно готовы получать экономическую помощь от инициатора ЭПШП. «Как инициатор инициативы «Один пояс, один путь», Китай с самого начала заявил, что возьмет на себя большую ответственность в пределах *своих возможностей*»[530]. Один пояс, один союз - это региональное экономическое сотрудничество, основанное на равенстве, взаимной выгоде и

---

525 刘清才.支继超.中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径. «东北亚论坛»2016年第4期 (Лю Цинцай, Чжи Цзичао. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Дунбэй я луньтань*, № 4, 2016). (кит.)

526 冯玉军. 论 “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径. «欧亚经济»2016年第5期 (Фэн Юйцзюнь. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016). (кит.)

527 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接. «欧亚经济» 2016年第5期 (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016). (кит.)

528 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第 2 期 (Ван Янфан, Чен Шумэй. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // *Ятай цзинцзи*, №2, 2017). (кит.)

529 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (Чай Ю. Ван Сяоюнь.Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи,* 2018. № 5). (кит.)

530 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财经 (Китай предоставит 60 миллиардов помощи участникам инициативы `` Один пояс, один путь " в ближайшие 3 года). URL: https://business.sohu.com/20170514/ n492960927.shtml (дата обращения 12.12.2021). (кит.)

обоюдной выгоде. Необходимость придерживаться рыночных операций, а не экономической помощи является основным принципом.

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

Китайские ученые подчеркнули, что строительство транспортной инфраструктуры является лишь важной частью ЭПШП[531]. Кроме того, оно также включает инновационные торговые модели, увеличение взаимных инвестиций, укрепление сотрудничества в области энергетики и углубление финансов, сельского хозяйства, высоких технологий и других отраслей, промышленное сотрудничество и сотрудничество в области защиты окружающей среды, гуманитарных наук и т. д.[532] Различие в понимании функционального позиционирования влияет на энтузиазм по продвижению связи «Один пояс, один союз».

В-третьих, страны Евразийского экономического союза с оптимизмом смотрят на огромные возможности, содержащиеся в стыковке «Один пояс, один альянс», но в то же время они обеспокоены тем, что Китай будет рассматривать Центральную Азию как рынок сбыта китайских товаров, страну-источник природных ресурсов и транзитную зону для транспортировки.

В свою очередь Китай может опасаться, что инвестиции в реиндустриализацию в регионе приведут к появлению конкурентов для

---

[531] 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.«内蒙古财经大学报» 2017年第 5期 (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура // *Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао*, №5, 2017). (кит.)

[532] 万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5 (Ван Цинсонг. «Один пояс, один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // *Оу я цзинцзи*, 2016. № 5). (кит.)

китайского экспорта промышленной продукции, в то время как страны Центральной Азии будут беспокоиться о том, что китайские рабочие, которые приезжают с инвестициями, усугубят их собственный избыток рабочей силы.

Второе несоответствие - «несоответствие полей»[533] развития. Государства-члены Евразийского экономического союза в целом надеются, что благодаря стыковке и сотрудничеству с ЭПШП, внедрению передовых капитальных технологий и управленческого опыта Китая произойдет ускорение индустриализации и реиндустриализации. В настоящее время сотрудничество Китая и Евразийского экономического союза в основном сосредоточено на проектах в области энергоресурсов и инфраструктуры. Однако в высокотехнологичных областях, на которые надеются государства-члены ЕАЭС, существует не так много стыковочных и кооперационных проектов для «Пояса и союза», поэтому в этих областях достигнут незначительный прогресс.

Третье несоответствие – «несоответствие основы»[534]. Конечным предметом реализации сотрудничества «Один пояс, один союз» является предприятие. Согласно сложившейся практике сотрудничества, компании, реализующие стыковочный проект «Пояс и один союз» с китайской стороны, в основном являются крупными государственными предприятиями. Меньше задействованы малые и средние предприятия. Это связано с тем, что «Один пояс - один путь» - это механизм сотрудничества между странами, и государственные предприятия обязаны активно участвовать.

С другой стороны, по сравнению с малыми и средними предприятиями, крупные государственные предприятия имеют сильные преимущества в

[533] 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (Чай Ю. Ван Сяоюнь.Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи*, 2018. № 5). (кит.)

[534] 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (Чай Ю. Ван Сяоюнь.Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи*, 2018. № 5). (кит.)

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

Четвертое несоответствие - «несоответствие условий деловой среды». В настоящее время страны ЕАЭС и многие другие страны, расположенные вдоль ЭПШП сталкиваются с плохой деловой средой и несовершенными системами. Это является существенным препятствием и проблемой на пути к сопряжению «Один пояс, один союз». «Отчет о глобальной конкурентоспособности за 2017–2018 годы»[535], опубликованный Всемирным экономическим форумом, показывает, что страны ЕАЭС сталкиваются с общими проблемами, такими как относительно серьезная коррупция, неразвитые финансовые рынки, недостаточно образованная рабочая сила и низкий уровень содействия торговле и инвестициям. «Распространенность коррупции увеличила скрытые издержки ведения бизнеса в этих странах, а административная эффективность низкая. Преодолевая систему и рынок, он усугубляет бизнес-риски предприятий. На финансовых рынках этих стран существуют общие проблемы, такие как искажение цен на капитал, меньшее количество инструментов финансирования, высокие затраты, плохие каналы, нехватка иностранной валюты и сложности в сделках» [536]. И что более серьезно, «риск невозврата средств высок. В то же время нехватка квалифицированной

[535] The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf (дата обращения 12.11.2021).

[536] 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (Чай Ю. Ван Сяоюнь.Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи*, 2018. № 5). (кит.)

рабочей силы привела к ограничению потенциала развития и возможностей высокотехнологичных отраслей с высокой добавленной стоимостью». С точки зрения институциональной среды, нормативные акты стран Евразийского экономического союза недостаточно надежны, их правовые системы все еще находятся в процессе строительства.

На сложность местной геополитики в своих работах акцентирует внимание директор Исследовательского отдела марксистской теории мировой политической экономии Института мировой экономики и политики Китайской академии социальных наук Оуян Сянъин. По ее мнению, неопределенность в политике стран Центральной Азии, помимо прочих рисков, «несет риски для инвестиций. Все страны Центральной Азии создают барьеры друг для друга, даже намеренно, не выполняя содержания международных и региональных транспортных соглашений…Строительство международных транспортных коридоров - это своего рода многонациональное сотрудничество. Этот механизм также является формой геополитической конкуренции. … Центральная Азия - один из регионов, где наиболее ожесточенны споры между крупными державами. Россия, Китай, США, Европейский Союз, Индия и Япония, имеют четкие планы в отношении Центральной Азии. Прежде всего, обращает внимание на сложность местной геополитики. По мнению ученого, активные действия внешних игроков могут «позволить странам (ЦА - прим. авт.) на пути к достижению политической и экономической независимости уменьшить их зависимость от России»[537].

Контент - анализ научных исследований и публикаций китайских экспертов показал, что современные международные исследования в КНР выходят на новый уровень объективности: существенно снизилась идеологическая составляющая, в современных экономических исследованиях, помимо марксистского подхода, стали использоваться классические и

[537] 欧阳向英. 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第 2期 (Оуян Сянъин. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, 2016 г., № 2. С.63-74. (кит.)

современные теории экономического анализа. Необходимо отметить, по большей части единство экспертных мнений, основанное на постулате неизменного следования национальным интересам.

5.2. Западные эксперты о стратегическом сближении России и Китая

«Поворот России на восток» не обделен вниманием западных аналитиков, особенно после «разрыва» Москвы с Западом, вызванного возвращением Крыма в состав Российской Федерации в 2014 г. и т.н. «необъявленной войной против Украины»[538]. Этот год западные эксперты считают переломным во внешней политике России, когда постепенно ухудшающиеся отношения Кремля с Соединенными Штатами и Европой «достигли критической точки»[539]. Разрыв между Россией и Западом подчеркнул дипломатическое, экономическое, военное и геополитическое единство РФ и КНР. Прогресс в отношениях двух стран вызвал опасения в стратегическом сообществе США по поводу того, что их окрепший союз представляет серьезную угрозу интересам США[540],[541].

Усиливающееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызвало озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада. Некоторые аналитики и официальные лица, считают, что оно «представляет серьезную угрозу интересам США и «стратегия клина» может ослабить или

[538] Bobo Lo and Fiona Hill (2013). Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution, July 1. URL: https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east (date of the application 23.10.2021).
[539] Gilbert Rozman (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia (date of the application 26.10.2021).
[540] Robert D. Blackwill (2020). Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // Council on Foreign Relations, Council Special Report No. 85, January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (date of the application 23.10.2021).
[541] Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell (2019).The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition (date of the application 23.10.2021).

разрушить партнерство, основанное на слиянии внутренних политических, экономических и геополитических интересов и приоритетов, восприятии внешней угрозы»[542].

В западной экспертной среде присутствует так же мнение, что китайско-российские отношения останутся «далекими и недоверчивыми - каждая страна будет держать друг друга на расстоянии "вытянутой руки"»[543]. В этом контексте некоторые наблюдатели ссылаются на перечень фактов, способствующих этому – «историческое недоверие, экономическую и военную асимметрию и сохраняющуюся напряженность по ряду внешнеполитических вопросов, - которые делают китайско-российское партнерство неестественным» и «мало что дают для России в экономическом, дипломатическом и геополитическом плане»[544].

Присутствует альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»[545] .

Иные отмечают, что «некоторые аспекты российско-китайского партнерства потенциально даже выгодны интересам США. Например, взаимодополняемость двух экономик является фактором стабильности в

[542] Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A. (2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 25.10.2021).

[543] Andrea Kendall-Taylor and David Shullman (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests. Can Washington Act Before It's Too Late? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests (date of the application 28.10.2021).

[544] Leon Aron (2019). Are Russia and China Really Forming an Alliance? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance(date of the application 28.10.2021).

[545]Andrea Kendall-Taylor and David Shullman (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests (date of the application 20.10.2021).

Евразии поскольку помогает удовлетворить потребности Китая в ресурсах и потребность России в поиске надежного рынка для своего экспорта»[546].

Некоторые аналитики, в том числе те, кто участвовал в разработке Стратегии национальной безопасности США, выступали за принятие «стратегии клина» для предотвращения дальнейшего российско-китайского сближения[547]. Отдельные эксперты считают подобную стратегию «нереалистичным и непрактичным предложением»[548], ссылаясь на следующие аргументы. Во -первых, стратегическое партнерство между Россией и Китаем основано на их внутренней политической, экономической и геополитической взаимодополняемости, а также на совпадении их интересов и восприятии угроз. Во-вторых, обе страны считают США главным соперником своим интересам, партнерство подкрепляется личными обязательствами президентов обеих стран, которые не видят альтернативы этому тесному партнерству. «Даже если Вашингтон успешно осуществит стратегию «разделяй и властвуй» в отношении России и Китая, последствия для Соединенных Штатов, вероятно, будут неутешительными»[549].

Особый интерес и обеспокоенность западных аналитиков вызывают признаки расширения сотрудничества в сфере обороны[550], привлекают

---

[546] Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A. (2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 23.10.2021).

[547] Elbridge A. Colby and David Ochmanek (2019). How the United States Could Lose a Great-Power War // RAND Corporation, October 30. URL: https://www.rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html (date of the application 23.10.2021).

[548] Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.(2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 23.10.2021).

[549] Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.(2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 23.10.2021).

[550] Ethan Meick (2017). China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation," U.S.-China Economic and Security Review, March 20. URL: https://www.uscc.gov/sites/ default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20 Level%20of%20Cooperation.pdf (date of the application 03.11.2021); Maria Shagina (2020). Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working %20Paper%203.pdf (date of the application 03.11.2021).

внимание российско-китайские военные учения[551],[552],[553],[554], которые становятся все более масштабными и сложными[555]. В этой связи указывается, что любые алармистские сценарии на Дальнем Востоке РФ «могут создать серьезные оперативные и логистические проблемы из-за удаленности и отсутствия разветвленной транспортной инфраструктуры для соединения Восточного военного округа с остальной частью России и наложить ограничения на межрегиональную мобильность подкреплений из других военных округов[556].

Помимо военного сотрудничества РФ и КНР, западных экспертов так же настораживает перспектива сотрудничества двух стран в сфере высоких технологий, включая 5G, где Китай «готов значительно расширить свое присутствие в различных секторах российской экономики»[557].

---

[551] The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS), May 2019. URL: https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019 (date of the application 03.11.2021).

[552] Michael Kofman (2018). Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // Russia Matters, September 10. URL: https://www.russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation (date of the application 03.11.2021).

[553] Franz-Stefan Gady (2015). Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // Diplomat, August 24. URL: https://thediplomat.com/2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan (date of the application 03.11.2021); Elizabeth Wishnick (2015). Russia and China Go Sailing // Foreign Affairs, May 26. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing(date of the application 05.11.2021); Rodion Ebbighausen (2017). China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // Deutsche Welle, July 24. URL: https://www.dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926 (date of the application 05.11.2021).

[554] Michael Kofman (2019).Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle, November 29. URL: https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente (date of the application 03.11.2021).

[555] Simon T. Wezman (2017). China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute, July 5. URL: https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales (date of the application 07.11.2021).

[556] The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends. IISS, Chapter Ten: Russia's military power in the Indo-Pacific. P.177

[557] Maria Shagina (2020). Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf (date of the application 03.11.2021); Guardian (2019). China's Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian, June 6. URL: https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia; Andrew E. Kramer (2019). Huawei, Shunned by U.S. Government,

Контент анализ исследований западных аналитиков показал, что зачастую присутствуют диаметрально противоположные точки зрения. Большая часть проанализированных работ наполнена скептическими отзывами по поводу качества и устойчивости «геополитического поворота России на восток»[558] и прочности альянса РФ и КНР: «сдвиг является, по сути, декларативным жестом с небольшим содержанием, мотивированным не столько растущими интересами России в Азии, сколько разрывом отношений с Европой и ухудшением отношений между США и Россией[559]».

Is Welcomed in Russia // New York Times, June 6. URL: https://www.nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html (date of the application 03.11.2021).

[558] Russia's Pivot to Asia // Economist, November 26. URL: https://www.economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia (date of the application 03.11.2021).

[559] Bobo Lo and Fiona Hill (2013). Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution, July 1, 2013. URL: https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east (date of the application 23.10.2021).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортные стратегии России и Китая предполагают различные варианты и возможности взаимодействия двух систем на большом евразийском пространстве, включая и их частичную интеграцию, и параллельное развитие. Спектр вызовов российско-китайской транспортной кооперации объективно содержит альтернативные (амбивалентные) и потенциально конфликтные варианты маршрутов, логистики, средств и ресурсов их реализации, обусловленные как российско-китайскими экономическими асимметриями, так и не полным совпадением региональных целей безопасности КНР и РФ.

Для успешной реализации российской стратегии необходимо купирование ряда внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых ее реализация будет затруднена или отложена:

- замедленные темпы экономических (в т.ч. в сфере транспорта) реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ;
- особенности транспортной системы (ТС) России, а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительные сроки создания новых типов технических средств и т.п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

Для китайской транспортной стратегии успешность ее реализации определяется не только экономическим, но и международно-политическим факторами. Осуществляя «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и

инвестиционных проектов в двусторонних форматах. В соответствии с заложенными в стратегии постулатами, используя общие меж-страновые экономические интересы, с учётом особенностей собственной и тенденций развития мировой транспортной инфраструктуры, Китай в настоящее время добивается ускоренного развития внутреннего транспортно-логистического рынка с использованием собственных и импортных инновационных ресурсов.

Деятельность китайских компаний в транспортном сегменте многократно превышает уровень участия российских компаний по качеству и количеству услуг, эффективности логистики выстроенных путей и коридоров. При этом, в целом, экономическое присутствие Китая в Центральной Азии носит системный, масштабный и долгосрочный характер, преследуя как текущие коммерческие, так и стратегические цели. КНР выстраивает стройную коллективную интеграционную структуру в регионе.

Элиты стран Центральной Азии рассматривают китайский компонент как важный ресурс получения внешних инвестиций, кредитов для строительства инфраструктуры, развития торговли, реализации энергетических и транспортных проектов. В основном они рассматривают сотрудничество с Китаем в большинстве случаев как безальтернативное.

В условиях складывающейся конъюнктуры, существуют объективные и субъективные факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в т.ч. транспортных проектов в ЦА. Долгосрочность действующих и осуществление перспективных транспортных и энергетических проектов, находится в прямой зависимости от обеспечения их безопасности, включая ключевой китайский мега – проект на постсоветском пространстве - «Один пояс и один путь» (ЭПШП).

Главный вызов для России и стран региона в реализации ЭПШП – возможная конвертация китайского экономического и транспортного присутствия по пути следования проекта в политическое. Частично эту трансформацию можно уже наблюдать в отдельных государствах Центральной Азии (Таджикистан, Киргизия). К серьезным вызовам можно

отнести приоритет Китая к двусторонним диалогам с государствами-участниками (реципиентами) ЭПШП. Такой формат, на наш взгляд, не способствует евразийской интеграции, сбалансированному российско-китайскому транспортному сопряжению и кооперации.

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в контексте современного этапа глобализации и пандемических реалий, выдвигает на первый план вопросы безопасности, - сохранение геополитического и военно-технологического равенства России и Китая, как двух стратегических партнеров связанных глобальными, региональными и двусторонними интересами. Очевидно, что стратегическое партнерство РФ и КНР проецируется на постсоветскую Центральную Азию. В инфраструктурно-транспортной системе «Россия – Центральная Азия – Китай» проблемы и вызовы безопасности в настоящее время сконцентрированы на следующих ключевых треках:

- Невысокой эффективности коллективных механизмом регулирования проблем транспортной безопасности между РФ и КНР. Расширенный формат Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) после вступления в нее Индии, Пакистана (2017) и Ирана (2021) рассматривается Китаем пока как средство реализации и расширения трансазиатских маршрутов в основном на двусторонней основе. Одновременно, внутренние политические и статусные факторы (индийский и право консенсуса Организации) пока сдерживают китайскую активность.
- Росте косвенного влияния обновленного афганского вызова после захвата талибами 15 августа 2021 г. Кабула, включая российско-китайское транспортное сотрудничество. Усиление военно-технических мероприятий РФ и КНР по защите транспортных и инфраструктурных коммуникаций в регионе, усиление сил ОДКБ, китайских правительственных и частных военных компаний (ЧВК) в

Таджикистане, в частности, создание военной китайской базы в Ваханском коридоре на таджикско-китайской границе в районе Ишка[560].

- Обострении внутренних социально-экономических проблем региона (расслоение стран на богатых и бедных, демаркационные, экологические, энергетические конфликты), усиление скрытой конкуренции между Казахстаном и Узбекистаном за неформальное лидерство и приграничных конфликтов между Таджикистаном и Кыргызстаном и др., их влияние на процессы транспортной модернизации и безопасности.
- Разрушительном воздействии пандемических реалий на экономику, торговлю, транспорт, уровень жизни жителей Центральной Азии, что дополнительно усиливает желание местных элит получить материальные компенсации от китайского и российского стратегических, а в российско-казахстанском формате, и союзнических партнерств. В условиях пандемии усилилась опасная практика перекредитования, которая завела в тупик большинство государств ЦА, привела к консервации проектов, сокращению или полному прекращению инвестиционных поступлений.

Китайская инициатива Пояса и пути рассматривается государствами ЦА как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ЭПШП. После успешной презентации китайской инициативы многие государства, поддавшись эйфории сиюминутной выгоды, не сопоставив собственные национальные интересы с интересом, заложенным в инициативе Пояса и пути, погрузились в

[560] Авторы проекта изначально, в 2020 г. на этапе подготовки заявки не ставили задачи полномасштабного изучения «классических» военно-террористических угроз, идущих из Афганистана и стран Ближнего Востока, ссылаясь на изученность этого вопроса в работах известных российских экспертов по проблемам безопасности в Центральной Азии, - И. Сафранчука, А.А. Казанцева, А. А. Князева и др., рассматривая эту проблематику исключительно в общем контексте решения поставленных задач проекта и в узком прикладном плане – изучения возможности проникновения террористических групп в зоны транспортных сообщений из Афганистана.

экономические и транспортные проекты, зачастую имеющие противоположный эффект ожиданиям стран-транзитеров. Определив свои национальные интересы государства региона, в силу существенных внутренних факторов риска (ресурсные ограничения, коррупция, нехватка квалифицированных кадров, недальновидность политиков и т.д.), действовали вопреки этим интересам.

Центрально-азиатские государства-участники инновационных и транспортных проектов получали легкие китайские кредиты и инвестиции, затягивающие их в долговую кабалу и другие обязательства перед кредиторами. В немалой степени этому способствовало отсутствие четкой стратегии сотрудничества с Китаем в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом всех возможных рисков и выгод. Проектное исследование показало, что угрозу представляет не столько экономическая политика Китая, сколько внутренняя коррупция государств-транзитеров, которая позволяет заключать невыгодные для них контракты и наносит удар по их экономической безопасности.

Выводы авторов данного проекта совпадают с выводами других независимых экспертов о том, что любой инвестор, включая китайского, а) играет по тем официальным или неофициальным правилам игры, которые существуют в стране его пребывания[561]; б) модель развития стран постсоветской Евразии, основанная на эксплуатации ресурсного потенциала и обеспечении относительной социальной стабильности за счет перераспределения ресурсной ренты, более не является адекватной[562]. Данные обстоятельства увеличивают возможность внешнего вмешательства, как политического, так и военно-силового со стороны третьих сил.

[561]Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mifyi_i_realii (дата обращения 12.12.2021).

[562] Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL: https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-postsovetskoy-evrazii/ (дата обращения: 12.12.2021).

В результате проведенных исследований в рамках проекта авторами были выявлены следующие потенциальные вызовы для России и государств Центральной Азии в условиях интенсификации связей с Китаем:

- Политизация проектов в рамках ЭПШП, как на национальном, так и на международном уровне, включая недооценку возможностей китайского политического влияния на слабые центрально-азиатские экономики и формирование исключительно китайских транзитных маршрутов без учета российских интересов.
- Усиление непрозрачности и низкая транспарентность принятия решений в государствах Центральной Азии: коррупционную составляющую, непрозрачность договоров с Китаем, неэффективность институтов развития для принятия решений и контроля реализации проектов.
- Усиление непрозрачности транспортно-инвестиционной статистики с китайской стороны. Особую озабоченность вызывают данные об экспорте капитала из Китая, которые не подтверждаются другими независимыми источниками. КНР, фактически, не сообщает о правительственных кредитах, и нет полных стандартизированных данных по объему кредитов и потокам зарубежных займов, предоставленных Китаем. По результатам исследований в рамках данного проекта, подтвержденных данными других независимых источников, около 50% «…китайских зарубежных займов не регистрируются Всемирным банком, и, следовательно, не учитываются официальной статистикой по задолженности»[563].
- Повышение кредитной задолженности государств ЦА, выходящая на критический уровень. Дополнительным фактором кредитной угрозы стали пандемические осложнения, включая закрытие

[563] Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart, Christoph Trebesch (2019). China's overseas lending. Cambridge, 2019. P. 23. URL: https://www.nber.org/papers/w26050.pdf (date of the application 03.11.2021).

границ, введенные лок-дауны, существенное замедление темпов экономического роста стран -транзитеров (вплоть до практически полного приостановления). При этом, Китай быстро восстановивший свои экономические показатели, скорее всего, не пойдет на формальную реструктуризацию кредитов, будет проводить перекредитование на новых, более жестких условиях. В частности, на условии переоформления в китайскую собственность или безвозмездного/арендного пользование ключевых инфраструктурных объектов кредиторов до момента возврата кредитов. Подобная практика приведет к тому, что ряд государств-реципиентов, связанных с Россией транспортными и иными контрактами, не смогут реализовать свои обязательства и перед российской стороной, а также свою прибыль от международного транзита.

- Консервация ожидаемого мультипликативного эффекта от транспортных коридоров на экономики стран ЦА и региона в целом, сохранение позитивных ожиданий от созданной Китаем новой инфраструктуры, включая транзитные и технологические выгоды.
- Усложнение в условиях расширения транспортных сетей региона, для стран-транзитеров текущих задач: дополнительных расходов на обеспечение транзитных грузо- и пассажиропотоков в условиях возросшей тарифной конкуренции со странами-соседями внутри региона Центральной Азии; представление альтернативных маршрутов; затраты на техническое содержание маршрутов при натуральном росте транзита[564]; обеспечение управления действующими проектами при отсутствии квалифицированных кадров и пр.
- Увеличение рисков безопасности и правопорядка: проблема соблюдения правопорядка в транзитных государствах, в т.ч. система

[564] Молнар Е., Оджала Л. Вопросы содействия развитию международных грузоперевозок и торговли (СГТ) в странах СНГ-7, Казахстане и Туркменистане Всемирный банк. https://studylib.ru/doc/2648143/kazahstan-i-turkmenistan (date of the application 03.11.2021).

неофициальных платежей, связанных как с коррупцией со стороны представителей власти, так и с преступными группировками со стороны дорожного рэкета; слабый миграционный контроль за трудовыми мигрантами, актуальность террористической угрозы со стороны радикальных групп, обеспечение безопасности маршрутов (в т.ч. на территории Афганистана), нелегальное распространение наркотических веществ и оружие посредством новых маршрутов.

- Усиление социальных рисков, как возможность увеличения случаев заражения инфекционными заболеваниями (коронавирус, ВИЧ/СПИД); негативный экологический след транспорта; социальные волнения.

В ходе реализации проекта было выявлено, что транзитный потенциал может дать серьезный импульс для развития не только придорожной инфраструктуры, но и всех сфер экономики транзитных регионов. Идея ЭПШП, как известно, была активно поддержана всеми государствами Центральной Азии. Объясняется это отчасти тем, что в отличие от других проектов особенностью китайской инициативы является абсолютное отсутствие политических требований к её участникам, заинтересованных в реализации преимуществ своего выгодного транзитного положения и возможностью с помощью Китая в рамках инициативы обновить свои экономические модели в значительной степени за счет транзита[565]. Ключевым вопросом в случае реализации данного сценария, как показывают исследования, становится проблема соблюдения национальных интересов стран-транзитеров, на сколько новая стратегия «транзитной модернизации» будет полезна для развития внутреннего бизнеса и увеличения доходов населения.

[565] Фишбей И.Д. Организационно-правовые механизмы и минимизация правовых и политических рисков при международных транзитных перевозках как факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике // Транспортное право и безопасность, 2016. № 6. С.52-59.

Надежды на то, что экономическое развитие в рамках ЭПШП облегчат проблемы центрально-азиатских государств, пока не оправдываются. Ситуация с пандемией COVID – 19 усугубляет негативные прогнозы. При этом активная деятельность Китая в Центральной Азии, несмотря на отдельные «ковидные замедления», быстро восстанавливается, оставаясь долгосрочным явлением.

Текущие интересы государств региона ЦА, включая интересы безопасности, корректируются старыми и новыми внутренними и внешними вызовами и угрозами в регионе, включая усиление китайского экономического давления. Субъектность республик Центральной Азии, несмотря на короткий срок своего независимого развития, объективно усиливается[566]. При этом финансово-экономические и технологические ограничения государств региона затрудняют реализацию собственных стратегий эффективной защиты своих национальных интересов, включая транспортную сферу, и обеспечения национальной безопасности в целом[567]. Объективно, повышение субъектности может безболезненно сочетаться с усилением интеграционных региональных проектов с российским участием и под его патронажем.

[566] Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.68.
[567]Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: https://e-history.kz/ru/contents /view/2629 (дата обращения 12.11.2021).

БИБЛИОГРАФИЯ

ИСТОЧНИКИ

1. Закон Республики Таджикистан о безопасности (Закон РТ от 15.03.2016 г., № 1283) URL: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf
2. Большая советская энциклопедия: в 30 т. 3-е изд. Том 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969- 1978, с.380, 672.
3. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года) URL: http://docs.cntd.ru/document/420205962
4. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст.8, 10, 11. URL: http://docs.cntd.ru/document/420205962
5. Комплексная программа по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы. Приложение № 1 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года № ПП-3422/. URL: https://lex.uz/docs/3436207
6. Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания. Заключительные замечания по четвертому периодическому докладу Узбекистана URL: http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2fPPRiCAqhKb7yhsjut9aDww3A3fMqDEftLPyp5lJaUZCJrImW8%2flDI2g7uqZABCXqS6Oi15T0kG9IvdDmfA2M5lSgzFVxuNoTA8N67V5rk%2b1RB4yH8OvkEclg3/
7. Конституция Туркменистана (новая редакция.) URL: http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808
8. Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html

9. Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html
10. Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.) https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICkB6BZ29/content/id/122186
11. Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 30 ноября 2016 г.) https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICkB6BZ29/content/id/2542248
12. Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontseptsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyirgyizskoy-respubliki.html
13. Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf/
14. Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018-2040 годы. Бишкек, 2018 г. С.11, 12. URL: file:///C:/Users/Hp/Downloads/Национальная%20стратегия%20КР2018-2040.pdf
15. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С.5. URL: http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf
16. О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.». URL: https://lex.uz/docs/3436207
17. О национальной безопасности Республики Казахстан. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 года № 527-IV // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527

18. О первоочередных мерах по либерализации валютной политики: указ президента Республики Узбекистан от 02.09.2017 № УП-5177 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 36. С. 945.
19. О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs /P1600000518/info
20. О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: http://adilet.zan.kz/ rus/docs/P1600000518
21. О Программе развития и модернизации инженерно -коммуникационной и дорожно -транспортной инфраструктуры на 2015-2019 годы. № ПП-2313 URL: https://toshvil.uz/upload/medialibrary/2b3/ 2b3b1075287d4cc83681534f98218ccb.pdf
22. О противодействии коррупции в таможне. URL: http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korrupcii-v-tamozhne
23. О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года URL:https://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922_
24. Об образовании Государственного комитета Республики Узбекистан по инвестициям: указ президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-4996 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 14. С. 215.

25. Об утверждении Концепции внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан от 10 сентября 2012 года ЗРУ-330. URL: https://www.lex.uz/acts/39322/
26. Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: https://www.lex.uz/docs/3495906/
27. Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs
28. Постановление правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года №165. Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года. URL: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=81534
29. Приоритетные направления развития и либерализации экономики // О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан. Гл.3. URL: https://lex.uz/docs/3107042
30. Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл.3. URL: https://lex.uz/docs/3107042/
31. Программа создания Экономического коридора Китай - Монголия - Россия URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf
32. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект). URL: https://omorrss.ru/upload/files/Проект%20Транспортной%20стратегии%20на%20период%20до%202035%20г..pdf
33. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства

Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути 8 мая 2015 года. URL: http://kremlin.ru/ supplement/4971

34. Стратегия «Казахстан-2050». URL: https://www.akorda.kz/ru/official_ documents/strategies_ and_ programs
35. Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017 — 2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: https://lex.uz/docs/3107042
36. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р). URL: http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/
37. Указ Президента Республики Казахстан «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086_
38. Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» г. Ташкент, 1 февраля 2019 г., № УП-5647. URL: https://www.lex.uz/docs/4194115
39. Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». URL: http://kremlin.ru /acts/bank/41451
40. ФЗ РФ №120-ФЗ от 1 мая 2016 г. «О ратификации Соглашения о свободной торговле». URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/ ?docbody=&nd=102396406&intelsearch=
41. Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: https://e-cis.info/news/567/84559/

42. 中华人民共和国政府和乌兹别克斯坦共和国政府国际道路运输协定 (Соглашение о международных автомобильных перевозках между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Республики Узбекистан). URL: http://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20210712/1626077979652.pdf (кит.)
43. 中華人民共和國和吉爾吉斯共和國關於進一步深化全面戰略夥伴關係的聯合聲明 (Совместное заявление Китайской Народной Республики и Кыргызской Республики о дальнейшем углублении всестороннего партнерства Государственный Совет КНР). URL: http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2019-06/13/content_5399972.htm (кит.)

ЛИТЕРАТУРА НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

44. «Жетыген-Коргас» - восточные ворота на азиатский континент. URL: https://www.zakon.kz/4468460-zhetygen-korgas-vostochnye-vorota-na.html (дата обращения 25.10.2021)
45. «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: http://asiarussia.ru/articles/10556/ (дата обращения 10.08.2021).
46. «Один пояс, один путь»: мегавозможности — мегапроект. URL: http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt (дата обращения 28.10.2021)
47. «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: https://rus.ozodi.org/a/29898007.html (дата обращения 28.10.2021)
48. 33 % прямых инвестиций в Кыргызстан привлекают из Китая. URL: https://24.kg/ekonomika/143108_33protsenta_pryamyih_investitsiy_vkyirgyizstan_privlekayut_izkitaya/ (дата обращения 25.10.2021)
49. Fitch подтвердило рейтинги Узбекистана на уровне «BB-», прогноз «Стабильный». URL: https://www.fitchratings.com/research/ru/sovereigns/fitch-affirms-uzbekistan-at-bb-outlook-stable-13-10-2020 (дата обращения:05.11.2021).

50. Алексеенкова Е. ЕАЭС к 2025 г.: приоритеты и ожидания государств-членов. URL: https://mgimo.ru/upload /iblock/679/alekseenkova.pdf С.9-10 (дата обращения: 7.10.2021)
51. Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая. URL: https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-sprotestami-protiv-kitaja.html?page=6 (дата обращения 13.11.2021).
52. Антикризисные меры стран Центральной Азии по борьбе с пандемией. Обзор отчета ОЭСР. URL: https://stanradar.com/news/full/39332-antikrizisnye-mery-stran-tsentralnoj-azii-po-borbe-s-pandemiej-obzor-otcheta-oesr.html (дата обращения:20.05.2021).
53. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: «Белый Ветер», 2017. 216 с. С.135-148.
54. Байкинова А. Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL: http://kapital.kz/world/44984/ kitajskoe-chudo.html (дата обращения: 23.10.2021).
55. Бекмурзаев Н. Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: https://cabar.asia/ru/chto-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3 (дата обращения 28.10.2021)
56. Бельницкий И.Д. Некоторые аспекты организации грузодвижения на направлении Юго-Восточный Китай – Северо-Западная Европа // *Современные научные исследования и инновации*, 2020. № 5. URL: http://web.snauka.ru/issues/2020/05/92458 (дата обращения: 05.08.2021).
57. Бишкек - Нарын – Торугарт. URL: http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/ (дата обращения 25.10.2021)
58. Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: https://vestikavkaza.ru/ analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyy-sprut.html (дата обращения:10.10.2021).

59. Бюллетень социально-экономического кризиса в России — июль 2015 — Положение регионов России в условиях кризиса URL: http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf (дата обращения 10.10.2021)
60. В Баку обсудили транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия — ТРАСЕКА. URL: http://casp-geo.ru/v-baku-obsudili-transportnyj-koridor-evropa-kavkaz-aziya-traseka/(дата обращения 28.11.2021)
61. В Душанбе опровергли слухи о китайской экспансии в Таджикистане. URL: https://tj.sputniknews.ru/country/20180202/1024629831/dushanbe-china-sluhi-ekspansiya-tajikistan.html (дата обращения:17.05.2021).
62. В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС: докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. По проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. / Ю. А. Белоус, Т. В. Бордачев, М. К. Глазатова и др.; под научн. ред. Т. А. Мешковой; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2020. 132 с. С. 9-10.
63. В порту Ляньюньган (Китай) началось строительство казахстанского логистического терминала. URL: https://portnews.ru/news/180627/ (дата обращения 24.10.2021)
64. Ван Ш., Вань Ц. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель - Observer. 2014. № 10. С. 56-68.
65. ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7%. URL:https://www.interfax.ru /business/669543 (дата обращения 20.11.2021).
66. Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top (дата обращения 10.08.2021).
67. Видение и действия по совместному строительству Экономического Пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/ t1249618.shtml (дата обращения 02.11.2021).

68. Виноградов А.О., Салицкий А.И., Семенова Н.К. Американо-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение / *Вестник Российского университета дружбы народов*. 2019. № 1, с. 35—46.
69. Внешний долг Узбекистана вырос на $700 млн. URL: https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln (дата обращения:05.11.2021).
70. Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/ (дата обращения 18.11.2021).
71. Воронина Е.П. Современное состояние и перспективы развития грузопотоков по северному морскому пути: актуальные проблемы и пути решения // *Экономика и бизнес: теория и практика*, 2019. № 11-2 (57). С. 185-191.
72. Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm (дата обращения: 25.09.2021).
73. Выгода или зависимость? Россия изменила торговый баланс с Китаем. URL: https://eurasia.expert/vygodaili-zavisimost-rossiya-izmenila-torgovyy-balans-s-kitaem/ (дата обращения 17 .11.2021).
74. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» // President.uz. URL: http://president.uz/ru/lists/view/1227 (дата обращения: 25.07.2021).
75. Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: https://www.gazeta.ru/business/2019/02/08/12172645.shtml (дата обращения:28.04.2021).
76. Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с. С.10, 30.

77. Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: https://rus.ozodi.org/a/30090194.html (дата обращения:26.04.2021).
78. Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2016. – 59с. С.16.
79. Год испытаний. Как Узбекистан и Китай выстраивают торгово-экономические отношения во время пандемии. URL: https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/god-ispytaniy-kak-uzbekistan-i-kitay-vystraivayut-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-vo-vremya-pande/ (дата обращения 24.10.2021)
80. Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. Москва, 2005. 169 с.
81. Головунин Г.Г., Булатова Н.Н. Международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере // Сборник статей VI Международной научно-практической конференции. Петрозаводск, 2021. С. 93-98.
82. Государства – лидеры мировой торговли. URL: https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/70c051c725f5(дата обращения: 17.11.2021)
83. Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию URL: https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html (дата обращения:17.05.2021).
84. Гуня А. Н., Ефимов А. Б. Возможности и риски китайской инициативы «Нового Шелкового пути» для развития России // Культурное наследие России. 2019, С.3-9.
85. Давыдов А.М. Мониторинг изменений состояния и тенденций развития магнитолевитационных транспортных систем // *Транспортные системы и технологии*, 2019. Т. 5. №4. С. 5-15.

86. Дадабаева З.А., Кузьмина Е.М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия // Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 55 с.С.29
87. Девятков А.В. ЕАЭС между Европой и Китаем. URL: http://geo-politica.info/eaes-mezhdu-evropoy-ikitaem.html (дата обращения 08.09.2021).
88. Денисенко Д. Кыргызстан сократил долги перед 12 внешними кредиторами, в том числе Эксимбанком Китая. URL: https://economist.kg/2018/11/19/kyirgyizstan-sokratil-dolgi-pered-12-vneshnimi-kreditorami-v-tom-chisle-eksimbankom-kitaya/ (дата обращения:17.05.2021).
89. Джани Ф. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: https://www.fergananews.com/ articles/9142 (дата обращения:28.04.2021)
90. Добровольный национальный обзор Туркменистана. Цели в области устойчивого развития. Ашхабад, 2019. URL: https://sustainable development.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_ Turkmenistan. pdf (дата обращения:26.04.2021).
91. Долг Узбекистана перед КНР превысит $3 млрд . URL: https://regnum.ru/ news/2766751.html (дата обращения:05.11.2021).
92. ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: https://ria.ru/20151223/1347717677.html (дата обращения 21.08.2021)
93. ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: https://ria.ru/20180517/1520730534.html (дата обращения 21.09.2021).
94. ЕАЭС и Китай: риски сопряжения. URL: https://365info.kz/2018/10/ eaes-i-kitaj-riski-sopryazheniya (дата обращения: 19.02.2021).
95. ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: https://ria.ru/20191001/1559323223.html (дата обращения 01.10.2021).

96. ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: http://www.eurasiancommission.org /ru/nae/news/Pages/25- 06-2019-1.aspx (дата обращения 01.10.2021)
97. ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: https://www.interfax.ru/business/613058 (дата обращения 01.10.2021).
98. Евразийский экономический союз: Цифры и факты. Библиотека евразийской интеграции. URL: http://www.eurasiancommission.org /ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20(Цифры%20и%20факты)_разворот.pdf (дата обращения: 5.10.2021)
99. Европейский Союз (ЕС) сообщил о выделении дополнительных средств РТ на сумму 78 миллионов евро. URL: https://medt.tj/ru/news/novosti-ministerstva-ekonomiki/1545-itti-odi-avrupo-dar-avob-ba-darkhosti-ukumati-um-urii-to-ikiston-vobasta-ba-udo-namudani-78-mln-evro-mabla-ii-ilovag-khabar-dod (дата обращения:26.04.2021).
100. Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL: https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-post sovetskoy-evrazii/ (дата обращения 12.12.2021).
101. Железная дорога Ангрен — Пап: чего ждать Киргизии и Таджикистану?https://regnum.ru/news/polit/2091030.html (дата обращения 25.10.2021)
102. Журналистам показали отремонтированную дорогу Айни-Пенджикент URL: https://tj. sputniknews.ru/20151019/1017162651.html (дата обращения 28.10.2021)
103. За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м3 природного газа. URL: https://neftegaz.ru/news/Trading/502267-za-10-let-iz-turkmenistana-v-kitay-postavleno-252-1-mlrd-m3-prirodnogo-gaza/(дата обращения:12.11.2021)
104. Задачи на сложение и умножение: каким будет товарооборот между РФ и Китаем. URL: https://tj.sputniknews.ru

/columnists/20190115/1027983890/russia-china-zadacha-tovarooborot.html (дата обращения 18.11.2021)

105. Зайцев А.А., Соколова Я.В. Перспективы создания транзитного транспортного коридора «восток – запад» с применением магнитолевитационной технологии // *Транспортные системы и технологии*, 2018. Т. 4. №3 suppl. 1. С. 21-35

106. Звягельская И.Д., Казанцев А.А., Кузьмина Е.М., Лузянин С.Г. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Рабочая тетрадь РСМД, № 28. М.: НП РСМД, 2016. 52 с. С.34.

107. Зиядуллаев Н.С., Зиядуллаев У.С. Национальные приоритеты Республики Узбекистан в условиях интеграции в мирохозяйственные связи // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. -2018. - Т. 14, № 9. - С. 1731 - 1744. URL: https://doi.Org /10.24891/ni.14.9.1731 (дата обращения:10.10.2021).

108. Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы URL: https://ria.ru/ 20150529/1067199933.html (дата обращения 29.08.2021);

109. Зохидов А.А. Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент, 2018. 12 с. С.11.

110. Зубков И. Будет как Шелковый // *Российская газета*. Федеральный выпуск № 276 (7144).

111. Игнатьева О.А., Сайткулов И.А., Батталова А.Р. Пути повышения эффективности использования Северного Морского Пути как международного транспортного коридора // Ученые записки ИСГЗ. 2019. Т. 17. № 2. С. 125-133.

112. Изимов Р. Китай и Туркменистан: региональное измерение. URL: https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitaj-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/ (дата обращения:28.04.2021).

113. Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: https://www.europe-china.kz/news/12517 (дата обращения:15.11.2021).
114. Июань Чжоу, Лильге-Штодик Р. Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/ (дата обращения 10.08.2021).
115. Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940 (дата обращения 28.08.2021).
116. Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия». М.: Наследие Евразии, 2008. С.6.
117. Казахстан и Китай договорились о реализации проектов на $1,9 млрд. URL: https://inbusiness.kz /ru/last/kazahstan-i-kitaj-dogovorilis-o-realizacii-proektov-na-1-9- (дата обращения: 9.10.2021)
118. Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа - Западный Китай. URL: https://www.caravan.kz/news/kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-dorogi-v-ramkakh-proekta-koridorazapadnaya-evropa-zapadnyjj-kitajj-37856/ (дата обращения: 19.09.2021).
119. Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 20.10.2021)
120. Каким странам Казахстан должен больше всего. URL:https://lsm.kz/dolg-2020-infografika (дата обращения:12.11.2021).
121. Каких успехов добивается Узбекистан во внешней политике во главе с Шавкатом Мирзиёевым URL: http://xs.uz/ru/post/kakikh-uspekhov-dobivaetsya-uzbekistan-vo-vneshnej-politike-vo-glave-s-shavkatom-mirziyoevym/ (дата обращения:08.10.2021).

122. Караганов С.А. и др. К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.

123. Каримов И.А. Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палея, 1996. 509 с.

124. Карта — Финансирование строительства альтернативной дороги Север—Юг в Кыргызстане. URL: https://stanradar.com/news/full/10085-karta-finansirovanie-stroitelstva-alternativnoj-dorogi-severjug-v-kyrgyzstane.html (дата обращения 28.10.2021)

125. Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США). URL: http://www.dialog.tj/news/kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitajskie-protesty-vtsentralnoj-azii-stratfor-ssha (дата обращения 13.11.2021).

126. Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: https://www.fergananews.com/news/24880 (дата обращения: 26.10.2021).

127. Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017 г. URL: https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazahstana -428-mlrd-za25-let/ (дата обращения: 26.10.2021).

128. Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века» URL: http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html (дата обращения: 15.12.2021).

129. Китай планирует довести товарооборот с Россией к 2020 году до $200 млрд http://www.finmarket.ru/news/4772423 (дата обращения 17.11.2021).

130. Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL:

https://eurasia.expert/kitay-riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszinpina-v-tsentralnoy-azii/ (дата обращения:28.04.2021).

131. Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mifyi_i_realii (дата обращения 12.12.2021).

132. Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ URL: https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php (дата обращения: 15.10.2021);

133. Китайские инвесторы бегут из России. URL: https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975(дата обращения: 17.11.2021)

134. Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // *INOSMI*. 2017. 16 мая. URL: https://www. inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html (дата обращения 12.09.2021).

135. Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html (дата обращения: 26.10.2021).

136. Колзина А.Н., Миндубаева А.А. «Полярный шелковый путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР. Вестник Удмуртского университета, 2020. Т. 4, вып. 2. С. 186-195.

137. Кондратюк К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. №26. С. 321-324.

138. Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiyu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html (дата обращения: 10.10.2021).

139. Косоруков А. А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный уровень // Вопросы безопасности. 2014. № 4. С.31-69.

140. Кузьмина Е. М. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: https://eurasia.expert/investitsii-i-seryy-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/ (дата обращения 25.10.2021)

141. Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: http://www.ponarseurasia.org/node/8015 (дата обращения: 15.10.2021).

142. Куприянов А. Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: https://iz.ru/697205/aleksei-kupriianov/kitaestan (дата обращения:28.04.2021).

143. Кыргызстан – страна на пересечении сухопутных транспортных маршрутов древнего Шелкового пути. URL: https://www.iru.org /ru/Ресурсы/Новости/kyrgyzstan-strana-na-peresechenii-sukhoputnykh-transportnykh-marshrutov-drevnego-shelkovogo-puti (дата обращения 25.10.2021)

144. Кыргызстан в проекте «Один пояс – один путь». Перспективы и возможности URL: http://kg.utro.news/kyrgyzstan-proekte-odin-poyas-odin-put-perspektivy-17051813484929. htm (дата обращения:12.11.2021).

145. Кыргызстан просит Китай облегчить условия выплаты внешнего долга. URL: https://economist.kg/2020/05/29/kyrgyzstan-prosit-kitaj-oblegchit-usloviya-vyplaty-vneshnego-dolga/(дата обращения:17.05.2021)

146. Лапидус Б.М. Магнитная левитация – фундаментальная основа для сверхскоростных вакуумно-левитационных транспортных технологий // *Транспортные системы и технологии*, 2018. Т. 4. №3. С. 26-35

147. Лаумулин М. Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: http://eurasianstudies.org/archives/11916 (дата обращения 10.09.2021).

148. Лаумулин М.Т. Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218 (дата обращения:15.11.2021).

149. Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: http://asiarussia.ru/news/13002/ (дата обращения 28.10.2021)

150. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: http://www.tracecaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Repo rt_IV_Annex_5_Master_ Plan_ru.pdf (дата обращения 10.08.2021).

151. Ломанов А.В. Ледяной Шёлковый путь: программа взаимной стыковки. URL: https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyy-put/ (дата обращения: 3.10.2021)

152. Лузянин С.Г. Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimmetriya-ili-garmonizatsiya/ (дата обращения: 15.11.2021).

153. Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения 13.11.2021).

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

155. Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.14 URL: https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview_04_2020_RU_web.pdf (дата обращения:17.05.2021).

156. Макроэкономический обзор Казахстана: апрель 2020. URL:https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/MOK_AERC_April_2020.pdf (дата обращения:12.11.2021).

157. Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // *Огонёк,* №39 от 07.10.2019. С.19

158. Межбанковское объединение ШОС: расширяя сотрудничество. URL: http://rus.sectsco.org/news /20190611/549331.html (дата обращения: 9.10.2021)

159. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». URL: https://www.mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28 (дата обращения: 6.10.2021)

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

161. Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: https://uz.sputniknews.ru /society/20180920/9480342.html (дата обращения:05.11.2021)

162. Миротин Л.Б., Ларин О.Н., Никулин А.А., Тарасов Д.Э. Перспективы развития российско-китайских трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке // *Инновационный транспорт*, 2018. № 1 (27). С. 3-7.

163. Многовекторность Узбекистана может выйти боком. URL: https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra (дата обращения:05.11.2021)

164. Молдавия получит статус страны-наблюдателя в ЕАЭС. URL: https://ria.ru/20170414/1492235482.html (дата обращения 21.08.2021).

165. Молнар Е., Оджала Л. Вопросы содействия развитию международных грузоперевозок и торговли (СГТ) в странах СНГ-7, Казахстане и Туркменистане Всемирный банк. https://studylib.ru/doc/2648143/kazahstan-i-turkmenistan (дата обращения:03.11.2021).

166. Мэн Сянлинь. Таджикский чиновник: инициатива «Один пояс, один путь» имеет огромное значение для развивающихся стран. URL:

http://russian.people.com.cn/n3/2019/0408/c95181-9564562.html (дата обращения:12.11.2021).

167. Началась делимитация границы с Кыргызстаном, был взят курс на улучшение отношений с Таджикистаном // Корреспондент Sputnik Узбекистан выяснил у экспертов прогнозы внешней и внутренней политики Шавката Мирзиёева на посту президента республики. URL: https://uz.sputniknews.ru/politics/20161206/4319972/chto-uspel-mirzieev-za-3-mesyaca.html/ (дата обращения:08.10.2021).

168. Нежданов В. Совместимы ли Евразийский союз и «Один пояс, один путь»? Взгляд из Китая. URL: https://eurasia.expert/sovmestimy-evraziyskiy-soyuz-i-odin-poyas-odin-put/ (дата обращения: 10.10.2021)

169. Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188 (дата обращения:12.11.2021).

170. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content (дата обращения 10.08.2021).

171. ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/ (дата обращения:08.10.2021).

172. Объем валового притока иностранных инвестиций в Казахстан достиг $350 млрд URL: https://forbes.kz/news/2020/04/08/newsid_222885 Какие страны инвестируют в Казахстан? URL:https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan (дата обращения 23.10.2021)

173. Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил $2 млрд. URL: https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/ (дата обращения:27.05.2021).

174. Объем переводов трудовых мигрантов в Таджикистан превышает госбюджет. URL: https://eadaily.com/ru/news/2019/12/19/obem-perevodov-trudovyh-migrantov-v-tadzhikistan-prevyshaet-gosbyudzhet?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_%20referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения:26.04.2021).

175. Один пояс, один путь: мегавозможности — мегапроект. URL: http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt (дата обращения:10.10.2021).

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

177. Пак Е.В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // *Российский внешнеэкономический вестник*, 2021. № 1. С. 93-105

178. Панкратенко И.Н. Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html (дата обращения:17.05.2021).

179. Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения: 17.05.2021).

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

181. Персонал МВФ завершает визит в Туркменистан в рамках консультаций по Статье IV. URL: https://www.imf.org/ru/News/Articles/2019/04/10/pr19112-turkmenistan-imf-staff-completes-2019-article-iv-mission (дата обращения:26.04.2021).

182. По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве // Центральное телевидение Китая. 2015.

URL: http://www.cntv.ru/2015/05 /14/VIDE14315680839165 02.shtml (дата обращения: 25.10.2021).

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

184. Пономарева М.С. Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // *Аллея Науки*, 2019. №5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения 02.12.2021)

185. Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: https://p.dw.com/p/3LlEY (дата обращения:28.04.2021)

186. Порт Инкоу приобретёт ТЛЦ «Белый Раст». URL: https://www.kommersant.ru/doc/3136174 (дата обращения: 09.12.2021)

187. Портяков В.Я. Российско-китайские отношения: современное состояние и перспективы развития // Китай в мировой и региональной политике: история и современность». Выпуск XVIII. Ежегодное издание. М.: ИДВ РАН, 2013. С.7.

188. Потоцкая Т.И. Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России //Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2018. № 3. С. 5-17.

189. Правительство приняло Комплексный план по восстановлению экономического роста. URL: https://primeminister.kz/ru/news/pravitelstvo-prinyalo-kompleksnyy-plan-po-vosstanovleniyu-ekonomicheskogo-rosta-194594 (дата обращения:12.11.2021)

190. Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL:https://regnum.ru/news/economy/3062640.html (дата обращения:17.05.2021).

191. Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: https://regnum.ru/news/economy/3062640.html (дата обращения:17.05.2021).

192. Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-koncepcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki (дата обращения: 20.05.2021).

193. Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда. URL: https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html (дата обращения:26.04.2021)

194. Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: https://youtu.be/sPKy9UD4xIM (дата обращения:30.05.2021)

195. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатский МТК – стратегическое направление реализации транспортного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России // В центре экономики, 2020. № 1. С. 1-12.

196. Развитие Северного морского пути. URL: http://nep.tass.ru/ (дата обращения 05.08.2021)

197. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь» URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82 DSC_PN_2019.pdf С.72. (дата обращения: 9.10.2021)

198. Разворот на Китай – ожидания… URL: https://tsargrad.tv/articles/prochie-valjuty-pochemu-rossija-ne-dolzhna-rasschityvat-na-kitaj_346533 (дата обращения: 17.11.2021)

199. Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2013. № 11.

200. Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: https://versia.ru/ rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennyx-na-neyo-milliardov (дата обращения: 08.11.2021).

201. Ресурсы и объекты: насколько Китай углубился в Таджикистан? URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-

obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения 25.10.2021)

202. Риски налоговой системы. URL: https://gazeta.norma.uz /publish/doc/text141297_riski_nalogovoy_reformy (дата обращения:05.11.2021).

203. Россия выезжает на Шелковый. URL: http://www.inozpress.kg /news/view/id/50199 (дата обращения: 19.02.2021).

204. Россия и Китай утвердили перечень значимых проектов инвестиционного сотрудничества на 107 млрд долларов. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_utverdili_ perechen_znachimyh_proektov_investicionnogo_sotrudnichestva_na_107_ mlrd_dollarov.html (дата обращения: 17.11.2021)

205. Россия сосредотачивается - вызовы, на которые мы должны ответить. URL: http://iz.ru/news/ 511884 (дата обращения 08.09.2021).

206. Сазонов С. Л. Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров. URL: http://geo.ekonoom.ru /sazonov-s-l-1-mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evroaziatskih-trans.html (дата обращения: 28.11.2021).

207. Сазонов С.Л. Место Российской Федерации и российского Дальнего Востока в системе евразийских транспортных потоков // О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона на долгосрочную перспективу (к «правительственному часу» в рамках 361-го заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской федерации 29 октября 2014 г. Аналитический доклад №8 (536). С.36-49. URL: http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/ VestnikSF/2014/8_526/VSF_NEW_8_526.pdf (дата обращения 20.07.2021)

208. Сазонов С.Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ, 2012. С.178, 220.

209. Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа) // *Журнал российского права*, №12. 2005. С. 119,121.

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

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

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

213. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // *Восток. Афро-азиатские общества: история и современность*. М.: Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4. С.151-160

214. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая // *Перспективы*. 2016, №1 (5), С.5-14.

215. Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: https://ria.ru/20180916/1528567677.html (дата обращения: 28.09.2021)

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

217. Семенова Н.К. Интеграционные стратегии РФ И КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового Пути. URL: https://mlsd2020.ipu.ru/proceedings/1100-1106.pdf (дата обращения 28.11.2021)

218. Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // *Восточная аналитика*.

Ежегодник. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока, 2012. №3. М.: Институт востоковедения РАН. 210 с. С.148.

219. Семенова Н.К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? URL: http://www.vostokoved.ru/images/stories/tsvetkova2016 /conf_tsetkova2016.pdf (дата обращения: 10.09.2021)

220. Семенова Н.К. Развитие Евроазиатского энергетического рынка в условиях региональных и внерегиональных политических рисков» // *Восточная аналитика*. Экономика и политика стран Востока. Ежегодник, 2011. №2. М.: ИВ РАН. С.131-139

221. Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 224 с. С.55,62,74,80,109,139.

222. Семенова Н.К. Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. Отв. ред. Авдаков И.Ю., Акимов А.В. ИВ РАН, 2021 С.37-58

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

224. Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА. (по гранту РФФИ № 19-014-00027А) // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2021. URL: http://ukros.ru/archives/28701 (дата обращения: 05.08.2021)

225. Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3-5 окт.2016 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад.

наук; [под общ. Ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна]. Т. 2: Секции 5-13. М.: ИПУ РАН. 2016. 442 с. С. 52-57.

226. Сергей Лавров: Порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: https://souzveche.ru/articles/politics/35309/ (дата обращения 02.09.2021).

227. Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: http://russian.people.com.cn /31521 /8437415.html (дата обращения 12.11.2021)

228. Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: https://iz.ru/871414/ nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes (дата обращения: 18.03.2021).

229. Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-putiinteresy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii (дата обращения 08.09.2021).

230. Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/ (дата обращения:12.11.2021).

231. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: вызовы и перспективы. URL: https://ria.ru/20151111/1318910422.html (дата обращения 02.09.2021).

232. Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике // *Азимут научных исследований: экономика и управление*. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

233. Сунь Чжуанчжи. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/ (дата обращения: 10.10.2021)

234. Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennye_territorii_kitaju/1-1- 0-16037 (дата обращения: 15.10.2021)

235. Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: https://eadaily.com/ru/news/2018/04/16/ tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem (дата обращения: 6.10.2021)

236. Тарасова Н.П., Мустафин Д.И. Северный морской путь Менделеева и Лаверова – путь устойчивого развития // Глобальные проблемы Арктики и Антарктики. Сборник научных материалов Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 90-летию со дня рождения акад. Николая Павловича Лавёрова. Ответственные редакторы: А.О. Глико, А.А. Барях, К.В. Лобанов, И.Н. Болотов. 2020. С. 1146-1151.

237. Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: https://e-history.kz/ru/contents /view/2629 (дата обращения 12.12.2021).

238. Тигран Саркисян: «Мы должны идти навстречу друг другу, и каждый наш шаг должен быть выверенным и приносить пользу гражданам наших стран». URL: http://www.eurasiancommission .org/ru/nae/news/Pages/3- 04-2017-3.aspx (дата обращения 21.08.2021)

239. Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3853862 (дата обращения: 17.11.2021)

240. Транзит контейнеров в 2020 году вырос на 32%. URL: https://kursiv .kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32 (дата обращения 24.10.2021)

241. Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: http://eurasian-studies.org/archives /4074 (дата обращения: 22.02.2021).

242. Транспортные и инвестиционные проекты. URL: http://mydocx.ru /6-28856.html (дата обращения 10.08.2021).

243. Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: https://mift.uz/ru /menu/transportnye-koridory (дата обращения:10.10.2021).

244. Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL: https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozrozhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html (дата обращения:26.04.2021).

245. Туркменистан и Китай довели объём товарооборота до 10 миллиардов долларов. URL: https://sng.today/ashkhabad/6044-turkmenistan-i-kitay-doveli-obem-tovarooborota-do-10-milliardov-dollarov.html (дата обращения 25.10.2021)

246. Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL: https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html (дата обращения: 26.04.2021)

247. Туркменистан: китайская долговая ловушка разомкнута. URL: https://russian.eurasianet.org/туркменистан-китайская-долговая-ловушка-разомкнута (дата обращения 27.10.2021)

248. Удербаева Б.А. Китайская инициатива «Пояс, путь» и казахстанский проект «Нурлы жол» (Светлый путь): политические и правовые аспекты взаимодействия // *Вестник Кыргызской государственной юридической академии*, 2019 г. №3. С. 6-12.

249. Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL: https://lenta.ru/news/2012/02/14/corruption// (дата обращения: 08.10.2021).

250. Узбекистан намерен довести ежегодный объем привлекаемых китайских инвестиций до $5 млрд. URL: https://podrobno.uz /cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-nameren-dovesti-ezhegodnyy-obem-privlekaemykh-kitayskikh-investitsiy-do-5-mlrd-/ (дата обращения: 25.10.2021)

251. Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года URL: https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883 (дата обращения:10.10.2021).

252. Умаров Т. На пути к Pax Sinica. URL: https://www.ipg-journal.io/regiony/azija/statja/show/na-puti-k-pax-sinica-1035/ (дата обращения: 26.04.2021).

253. Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml (дата обращения 02.09.2021).

254. Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, том 20. М.: РАН. Ин-т Дальн. Востока, 2015. С. 242-259.

255. Фишбей И.Д. Организационно-правовые механизмы и минимизация правовых и политических рисков при международных транзитных перевозках как факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике // *Транспортное право и безопасность*, 2016. № 6. С.52-59.

256. Хейфец Б.А. Северный Морской Путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса- Оного пути» // *Международная жизнь*, 2018. № 7. С. 67-87.

257. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем и стран восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 159 с. С. 137.

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

259. Челядинский А.А. Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // *Журнал международного права и международных отношений*, № 1. 2009. С.29.

260. Чем грозит долг перед Китаем — о судьбах стран, бравших кредиты у КНР URL: https://stanradar.com/news/full/29641-chem-grozit-dolg-pered-kitaem-o-sudbah-stran-bravshih-kredity-u-knr.html (дата обращения: 20.05.2021)

261. Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР Сунь Вэйдун: Китай высоко оценивает достижения Туркменистана за годы независимого развития. URL: http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=12597 (дата обращения: 26.04.2021).

262. Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: http://infoshos.ru/ru/?idn=21344 (дата обращения: 10.10.2021)

263. Чудодеев Ю.В. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества России и Китая. URL: http://www.rakurs-art.ru/publications/id/127/ (дата обращения: 20.10.2021)

264. Чэнь Сяо, Сазонов С.Л. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций как основа сотрудничества большой евразии-2030 // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2018. С.355-358.

265. Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/ (дата обращения:10.10.2021)

266. Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka (дата обращения: 10.08.2021)

267. Шейкин Д. Транспортная отрасль Казахстана С.5. URL: https://halykfinance.kz/download/files/company-documents/research/transport.pdf (дата обращения: 24.10.2021)

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

269. Шодиев Х. Строительство автодороги Душанбе-Бохтар застопорилось. Китайские рабочие не приехали, местные не справляются. URL: https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan /economic/20200716/sroki-sdachi-1-i-fazi-avtodorogi-dushanbe-bohtar-pridetsya-otlozhit-kitaiskie-spetsialisti-zaderzhivayutsya (дата обращения: 28.10.2021)

270. Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному Морскому пути // *Свободная мысль*. 2017. № 6. С. 109—120

271. Экономика на разогреве: внешний долг Узбекистана как возможность и угроза. URL: https://uz.sputniknews.ru/economy/ 20190403/11140440/Ekonomika-na-razogreve-vneshniy-dolg-Uzbekistana-kak-vozmozhnost-i-ugroza.html (дата обращения:05.11.2021).

272. Эксперты призывают Пекин «запастись терпением и набраться мужества». URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043 (дата обращения 10.10.2021)

273. Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1% . URL: https://www.finanz.ru /novosti/aktsii/rostvvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eksperty-1028633968 (дата обращения 20.11.2021).

274. Эксперты: сопряжение ЕврАзЭС и проекта «Один пояс - один путь» должно быть многовекторным. URL: https://tass.ru/ekonomika /4572160 (дата обращения: 10.10.2021)

275. Эмомали Рахмон пообещал: реконструкция автодороги Калаи Хумб-Вандж начнется до конца года. URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/power/20200820/emomali-rahmon-rekonstruktsiya-avtodorogi-kalai-humb-vandzh-nachnetsya-do-kontsa-etogo-goda (дата обращения 28.10.2021)

276. Эргашев Б. Транспортная Стратегия Узбекистана и становление институтов для реализации единой транспортной политики. URL: https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/42040-transportnaya-strategiya-uzbekistana-i-stanovlenie-institutov-dlya-realizacii-edinoy-transportnoy-politiki.html (дата обращения:10.10.2021).
277. Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы URL: https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/ (дата обращения:08.10.2021).

ЛИТЕРАТУРА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

278. Aron L. (2019). Are Russia and China Really Forming an Alliance? // *Foreign Affairs*, March-April, 2019. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance (date of the application 28.10.2021).
279. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. URL: https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors (date of the application 25.10.2021)
280. Blackwill R.D. (2020). Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // *Council on Foreign Relations*, Council Special Report No. 85, January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (date of the application 23.10.2021).
281. Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries (date of the application 17.05.2021).
282. Central Asia-China Gas Pipeline Financing (3666KM). URL: https://ijglobal.com/data/transaction/18941/central-asia-china-gas-pipeline-financing-3666km (date of the application 27.10.2021)

283. Central Asia-China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/ (date of the application 25.10.2021)

284. China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.2, 11, 21, 34, 67, 77, 135, 143, 153.

285. China’s Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian, June 6. URL: https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia (date of the application 25.10.2021)

286. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (date of the application 05.10.2021)

287. Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University. URL: http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-anew-assessment/ (date of the application 10.08.2021).

288. Chinese west-east pipeline secures funding. URL: http://www.oilandgastechnology.net/pipeline-news/chinese-west-east-pipeline-secures-funding (date of the application 25.10.2021)

289. Dadabaev T., Djalilova N. Connectivity, energy, and transportation in Uzbekistan’s strategy vis-à-vis Russia, China, South Korea, and Japan // *Asia Europe Journal,* 2021, volume 19. Pp.105–127. URL: URhttps://link.springer.com/article/10.1007/s10308-020-00589-w (date of the application 25.10.2021)

290. Dancov A. The Paradoxes of Social and Economic Development in Central Asia. URL: https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-paradoxes-of-social-and-economic-development-in-central-asia/ (date of the application 12.11.2021).

291. Ebbighausen R. (2017). China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // Deutsche Welle, July 24. URL: https://www.dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926 (date of the application 05.11.2021).

292. Elbridge A. Colby A., Mitchell W. (2019). The Age of Great-Power Competition // *Foreign Affairs*, January/February. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition (date of the application 23.10.2021).

293. Elbridge A., Colby A., Ochmanek D. (2019). How the United States Could Lose a Great-Power War // RAND Corporation, October 30. URL: https://www.rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html (date of the application 23.10.2021).

294. Feng Huiyun. Will China and Russia Form an Alliance Against the United States? Copenhagen: Danish Institute for International Studies. 2015. URL: http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015 /diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf (date of the application 20.10.2021).

295. Financing China's One Belt, One Road: US$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // Silk Road Briefing. URL: https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8- trillion-in-capital-requirements/ (date of the application 12.09.2021).

296. Fu Ying. How China Sees Russia // *Foreign Affairs*, January/February 2016. URL: https://www.foreignaffairs.com /articles/china/2015-12-14/how-chinasees-russia (date of the application 23.10.2021).

297. Gady F.-S. (2015). Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // *Diplomat*, August 24. URL: https://thediplomat.com/ 2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan (date of the application 03.11.2021)

298. Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up // Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan. 2016. URL: http://english.mofcom .gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040 1298984.shtml (date of the application 18.05.2021).

299. Garcia-Herrero A. China's belt and road initiative: can Europe expert trade gains? // Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative. Oliver Wyman. 2017. URL: http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications /2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (date of the application 02.09.2021).

300. Higgins A., "China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan" // *New York Times*, January 1, 2018. URL: https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html?_r=0. (date of the application 24.10.2021)

301. Horn S., Reinhart C.M., Trebesch C. (2019). China's overseas lending. Cambridge, 2019. P. 23. URL: https://www.nber.org/papers/w26050.pdf (date of the application 03.11.2021).

302. Jing Yang, "Silk Road Subsidies Undermine Rail Link" // *South China Morning Post*, December 8, 2014. URL: http://www.scmp.com/ business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link (date of the application 25.10.2021)

303. Kendall-Taylor A., Shullman D. (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? // *Foreign Affairs,* 14.05.2019. URL: https://www.foreignaffairs.com/ articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests (date of the application 20.10.2021).

304. Kofman M. (2018). Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // Russia Matters, September 10. URL:

https://www.russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation (date of the application 03.11.2021).

305. Kofman M. (2019). Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle, November 29. URL: https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente (date of the application 03.11.2021).

306. Kramer A.E. (2019). Huawei, Shunned by U.S. Government, Is Welcomed in Russia // *New York Times*, June 6. URL: https://www.nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html (date of the application 03.11.2021).

307. Kyrgyzstan: Authorities wake up to business climate blues. URL: https://eurasianet.org/kyrgyzstan-authorities-wake-up-to-business-climate-blues (date of the application 28.10.2021)

308. Lianyungang Port Holding Group Corporation Limited. URL: http://www.lygport.com.cn/html/index.aspx (date of the application 24.10.2021)

309. Lo B., Hill F. (2013). Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution, July 1. URL: https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east (date of the application 23.10.2021).

310. Lobyrev V., Andrey Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. Pp. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (date of the application 20.10.2021)

311. Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan. URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf (date of the application 20.10.2021)

312. Meick E. (2017). China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation," U.S.-China Economic and Security Review, March 20. URL: https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20 Level%20of%20Cooperation.pdf (date of the application 03.11.2021);

313. Morgenthau H. In Defense of the National interest: A Critical Examination of American Foreign Policy. New York: Alfred A. Knopf. 283 p., 1951.

314. Morgenthau H. Politics among Nations. The Struggle for Power and Peace. New York: Alfred A. Knopf. 1948. 489 p.

315. Moss T., "China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe" // *Wall Street Journal*, May 11, 2017, URL: https://www.wsj.com/articles/china-now-has-a-rail-link-into-the-heart-of-europe-1494519829 (date of the application 25.10.2021)

316. Nieburg R. His Religious, Social and Political Thoughts // Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Breall. New York, 1956.

317. Norman J. The world's enduring dictators: Islam Karimov, Uzbekistan. URL: https://www.cbsnews.com/news/the-worlds-enduring-dictators-islam-karimov-uzbekistan// (date of the application 08.10.2021).

318. Puchala D. J. (1994) The History of the Future of International Relations // Ethics and International Affairs. 1994. Vol. 8. No 3. P. 187.

319. Rozman G. (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia (date of the application 26.10.2021).

320. Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A. (2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614 (date of the application 25.10.2021).

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

322. Russel B. (1965) Power. A New Social Analysis. London. P.25.

323. Russia's Pivot to Asia // *Economist*, November 26. URL: https://www.economist.com/ asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia (date of the application 03.11.2021).

324. Shagina M. (2020). Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf (date of the application 03.11.2021);

325. Stossinger J.G. (1969) The Might of Nations. World Politics in Our Time. New York. P. 27.

326. Stronski P., Ng N. (2018) Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673(дата обращения 25.10.2021)

327. Sutter R. (2018) China-Russia Relations. Strategic Implications and U.S. Policy Options. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Report, No. 73, September 2018. P. 12. 13

328. Tajikistan accepts $125m from China for road, less than expected. URL: https://eurasianet.org/tajikistan-accepts-125m-from-china-for-road-less-than-expected (дата обращения 28.10.2021)

329. Taliga H. (2021) Initiative "One Way - One Way" in Central Asia. Desk research. URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf Pp. 11, 19. (дата обращения 20.10.2021)

330. The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS), May 2019. URL: https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019 (date of the application 03.11.2021).

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

332. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobal CompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf (date of the application 12.12.2021).

333. Uzbekistan. Environmental Performance Reviews. URL: https://unece.org/DAM/env/epr/epr_studies/ECE.CEP.188.Eng.pdf (date of the application 25.10.2021)

334. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease /201503/t20150330_669367.html (date of the application 18.11.2021).

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

336. Wezman S.T. (2017) China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute, July 5. URL: https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/ china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales (date of the application 07.11.2021).

337. Wishnick E. (2015). Russia and China Go Sailing // *Foreign Affairs*, May 26. URL: https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing(date of the application 05.11.2021);

338. Yan Xuetong (2013) Inertia of History: China and the World in the Next Ten Years. Beijing: China CITIC Press, July.

ЛИТЕРАТУРА НА КИТАЙСКОМ ЯЗЫКЕ

339. 万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5 (Ван Цинсонг. «Один пояс, один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // *Оу я цзинцзи,* 2016. № 5). (кит.)

340. 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接. «欧亚经济» 2016年第5期 (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // *Оу я цзинцзи*, 2016. № 5). (кит.)

341. 中亚国家正积极融入中国的“一带一路”建

(Центральноазиатские страны активно интегрируются в китайскую концепцию «Один пояс – один путь») URL: http://world.people.com.cn /n1/2016/0718/c1002-28563324.html (дата обращения:28.04.2021). (кит.)

342. 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财

(Китай предоставит 60 миллиардов помощи участникам инициативы «Один пояс, один путь» в ближайшие 3 года). URL: https://business.sohu.com/20170514/ n492960927.shtml (дата обращения 12.12.2021). (кит.)

343. 伊朗-土库曼斯坦-哈萨克斯坦铁路线开通 (Открытие железнодорожной линии Иран-Туркменистан-Казахстан). URL: https://www.trt.net.tr/chinese/guo-ji/2014/12/04/yi-lang-tu-ku-man-si-tan-ha-sa-ke-si-tan-tie-lu-xian-kai-tong-137091 (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

344. 何伦志.闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础. 困境、模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция:

обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, № 2, 2017). (кит.)

345. 傅莹. 中俄关系： 是盟友还是伙伴 /看世界. 中信出版集团. 2018. 页码: 338. 175. (Фу Инь. Российско-китайские отношения: союзник или партнер) // *Кань Шицзе*. Издательская группа CITIC. 2018. 338 с. Стр. 175).

346. 冯玉军. 论“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径. «欧亚经济»2016年第5期 (Фэн Юйцзюнь. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // *Оу я цзинцзи*, 2016, №5). (кит.)

347. 刘清才.支继超.中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径. «东北亚论坛»2016年第4期 (Лю Цинцай, Чжи Цзичао. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Дунбэй я луньтань*, 2016, №4). (кит.)

348. 华为助力土库曼斯坦铁路打造钢铁“丝绸之路” (Huawei помогает Туркменской железной дороге построить стальной «Шелковый путь»). URL: https://e.huawei.com/cn/case-studies/cn/2017/201705021506 (дата обращения 25.10.2021)

349. 卡姆奇克隧道贯通将中乌交通基础设施合作推进一大步 (Завершение строительства туннеля Камчик будет способствовать развитию сотрудничества Китая и Узбекистана в области транспортной инфраструктуры). URL: https://www.imsilkroad.com/news/p/422.html (дата обращения 25.10.2021)

350. 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一盟” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз) // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю,* 2017, №2. (кит.)

351. 商务部部长与乌兹别克斯坦国家投资委员会主席阿赫梅德哈扎耶夫签署水电、基础设施和中小企业领域合作文件 (Министр торговли и председатель Государственной инвестиционной комиссии Узбекистана Ахмед Хазаев подписали документ о сотрудничестве в области гидроэнергетики, инфраструктуры и малого и среднего бизнеса). URL: http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/12/content_5193256.htm (дата обращения 25.10.2021) (кит.)

352. 土库曼斯坦提议日本参与土阿巴印天然气管道建设 (Туркменистан предлагает Японии участвовать в строительстве газопровода Туркменистан-Индия). URL: http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html (дата обращения: 28.04.2021).(кит.)

353. 孙力.“一带一盟对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁 (Сунь Ли. Один пояс - один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // *Оуя цзинци,* 2016, №5). (кит.)

354. 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景. «西伯利亚研究» 2017年第3期 (Гун Яньхуа: «Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза» // *Сиболия яньцзю,* 2017, №3). (кит.)

355. 展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接. «国际经评论»2017年4期 (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Гоцзи цзин пинлунь*, 2017, №4). (кит.)

356. 张宁. “一带一路” 建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // *Оу я цзинцзи,* 2017, №4. (кит.)

357. 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一盟”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс, один союз») // *Оу я цзинцзи,* 2016, №5. (кит.)

358. 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带” 对接的障碍. «欧亚经济»2016 年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // *Оуя цзинци,* 2016, №5). (кит.)

359. 徐 飞. 中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策 (Сюй Фэй. Десять вызовов и стратегических мер противодействия высокоскоростной железной дороге Китая, «выходящей на мировой уровень»). URL: http://theory.people.com.cn/n1/2016/0818/c40531-28646334.html (дата обращения 20.10.2021) (кит.)

360. 曾获中国投资 吉尔吉斯斯坦取消中企合作项目 (Получив китайские инвестиции, Кыргызстан отменяет проекты сотрудничества с китайскими предприятиями). URL: https://www.zaobao.com.sg /realtime/china/story20200226-1032186 (дата обращения 28.10.2021)

361. 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景. «中国高校社会科学»2015年第6期 (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // *Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ*, 2015, №6). (кит.)

362. 李兴：俄推动欧亚联盟，中国乐见其成 (Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) // *Хуаньцю шибао*, 09.06.2013 URL: http://opinion.huanqiu.com/ opinion_ world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 07.09.2021) (кит.)

363. 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.«内蒙古财经大学报» 2017年第 5期 (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая

стратегическая структура) // *Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао*, 2017, №5). (кит.)

364. 柴 瑜 . 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础, 挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (Чай Ю. Ван Сяоюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи*, 2018. № 5). (кит.)

365. 欧阳向英. 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第 2期 (Оуян Сянъин. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, 2016 г., № 2. С.63-74). (кит.)

366. 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期 (Ван Сяньцзюй. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом, строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // *Сиболия яньцзю*, № 4, 2016). (кит.)

367. 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第2 期 (Ван Янфан, Чен Шумэй. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // *Ятай цзинцзи*, №2, 2017). (кит.)

368. 王海滨. 论 “一带一盟” 对接的现实与未来.«东北亚论坛»2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // *Дунбэй я луньтань*, 2017, №2). (кит.)

369. 王海燕. “一带一盟” 对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5 (Ван Хайянь. Основы, направления и проблемы стыковки Один пояс, один союз // *Оуя цзинци*, 2016, №5). (кит.)

370. 王辉, 贾文娟. 国外媒体看“一带一路” (Ван Хуэй, Цзя Вэньцзюань. Зарубежные СМИ следят за «Инициативой пояса и пути»). URL: https://books.google.ru/books?id=y0cEEAAAQBAJ&pg=PA256 &lpg=PA256&dq=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&source=bl&ots=1qOq9yxcoH&sig=ACfU3U2R9GHqVqmCIeDRULAbTA0TF5Ee7g&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwitoezT2_fzAhXStYsKHWtwAX4Q6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&f=false (дата обращения 21.10.2021) (кит.)

371. 薛力：《中国“一带一路”战略面对的外交风险》，《国际经济评论》2015 年第2 期 (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс, Один путь») // *International Economic Review*, 2015. №2). (кит.)

372. 谢亚宏. “中国技术”打通中亚最长隧道. (Се Яхун. «Китайские технологии» открывают самый длинный туннель в Центральной Азии). URL: http://scitech.people.com.cn/GB/n1/2016/0229/c1007-28157498.html (дата обращения 26.10.2021) (кит.)

373. 谢晓光. 生官声.:“丝绸之路经济带” 与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版),2016年第6期 (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Ляонин дасюэ сюэбао*, 2016, №6). (кит.)

374. 走进哈萨克斯坦的“光明之路” (Войти в Казахстан по «Светлому пути»). URL: http://shanghaibiz.sh-itc.net/article/dwtz/dwtzhwsc /202107/1517013_1.html (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

375. 赵华胜. 中俄关系质变了吗？(Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений?) // *Pengbo*, 10 July 2016). (кит.)

376. 郑宝银 “走出去”战略《国际贸易问题》2005年 第2期 (Чжэн Баоинь. Стратегия выхода на глобальный уровень) // *Гоцзи Маои Вэньти*, 2005 г., выпуск 2). (кит.)

377. 郭 辉. 中国参与哈萨克斯坦经济特区投资的. 主要障碍和合作对策 (Го Хуэй. Участие Китая в инвестициях в специальную экономическую зону Казахстана. Основные препятствия и совместные контрмеры). URL: http://www.oyjj-oys.org/UploadFile/Issue/jq5sgp1k.pdf (дата обращения 25.10.2021) (кит.)

378. 陆兵. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报 (哲学社会科学版), 2016 年第 2期. (Лу Бин: «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // *Шихэцзы дасюэ сюэбао*, 2016, №2). (кит.)

379. 雷建锋. “丝绸之路经济带”和欧亚经济联盟对接下的中俄关系 (Лэй Цзяньфэн.Китайско-российские отношения в рамках «экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза). URL: https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1829388 (дата обращения: 3.10.2021) (кит.)

380. 驻塔吉克斯坦大使岳斌就习近平主席在达沃斯论坛上的演讲接受塔媒体专访 (Посол Юе Бин в Таджикистане дал интервью таджикским СМИ о выступлении президента Си Цзиньпина на форуме в Давосе). URL: http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml (дата обращения:12.11.2021). (кит.)

381. “一带一路”上的口岸明珠——阿拉山口 (Жемчужина «Пояса и пути» - порт Алашанькоу). URL: http://www.alsk.gov.cn/info/1012/33189.htm (дата обращения 24.10.2021) (кит.)

382. “双西公路”全线贯通 中国至欧洲实现全程高速 (Шоссе Шуанси проходит через Китай в Европу и достигает максимальной скорости).

URL: http://www.xinhuanet.com/local/2018-09/27/c_1123493261.htm (кит.)

ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ

383. Актауский Морской Северный Терминал. URL: http://www.amnt.kz/ (дата обращения 24.10.2021)

384. Деловой совет ШОС. URL: https://bcsco.ru/ (дата обращения: 10.10.2021)

385. Евразийский Экономический Союз. URL: http://www.eaeunion.org/#resources (дата обращения 21.08.2021)

386. Интеграционный проект Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. Официальный сайт. URL: http://www.carecprogram.org (дата обращения 10.08.2021)

387. Классификатор стран мира. URL: http://www.mir-geo.ru/ (дата обращения:12.11.2021)

388. Министерство экономического развития Российской Федерации https://www.economy.gov.ru/(дата обращения: 12.11.2021)

389. Национальный Банк Казахстана. Статистика. https://www. nationalbank.kz/ru/page/statistika (дата обращения: 12.11.2021)

390. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). URL: https://company.rzd.ru/ru/9360 (дата обращения 02.12.2021)

391. Проекты «Нұрлы жол». URL: https://www.europe-china.kz/nurly-zhol (дата обращения:12.11.2021).

392. Статистика внешнего сектора. URL: http://www.cbr.ru /statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 17.11.2021)

393. Статистика. Коррупции в Мире. URL: https://vawilon.ru/statistika-korruptsii-v-mire/ (дата обращения: 10.08.2021)

394. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». URL: http://www.sezkhorgos.kz / (дата обращения 24.10.2021)
395. Таджикистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/ /Таджикистан/topics/Экономика / (дата обращения: 26.04.2021)
396. Торгпредство России в Китае. URL: http://www.russchinatrade.ru /assets/files/ru-ru-cn-coop/stat_2018.pdf (дата обращения: 18.11.2021)
397. Терминально-логистический центр «Белый Раст». URL: https://brterminal.ru/ext/main (дата обращения: 09.12.2021)
398. ТРАСЕКА. URL: http://www.traceca-org.org (дата обращения: 10.08.2021)
399. Туркменистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlas/ Туркменистан/topics/ Экономика/ (дата обращения: 26.04.2021)
400. Узбекистан. Экономика. URL: https://knoema.ru/atlasatlas/ Узбекистан/ (дата обращения: 28.04.2021)
401. Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ. https://customs.gov.ru/
402. Центральный банк Узбекистана. URL: https://cbu.uz/ru/ press_center/reviews/ (дата обращения: 05.11.2021)
403. Экономика - Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: https://www.mfa.gov.tm /ru/articles/4 (дата обращения: 26.04.2021)
404. 中哈（连云港）物流合作基地 (База логистического сотрудничества Китай-Казахстан (Ляньюньган)) URL: https://baike. baidu.com/item/中哈（连云港）物流合作基地/16855606 (дата обращения: 24.10.2021)
405. Baosteel Group Corporation. URL: https://www.baosteel.com /group_en/ (дата обращения 25.10.2021)
406. China COSCO Shipping Corporation Limited. URL: http://en.coscoshipping.com/col/col6914/index.html (дата обращения 24.10.2021)
407. China National Petroleum Corporation. URL: https://www.cnpc. com.cn/ru/ (дата обращения 28.10.2021)

408. China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro). URL: https://www.hydropower.org/our-members/powerchina (дата обращения 28.10.2021)
409. China Petroleum Engineering and Construction Corporation. URL: http://cpecc.cnpc.com.cn/cpeccen/
410. China Petroleum Pipeline Bureau. URL: https://www.cccme.cn /shop/cccme12620/introduction.aspx (дата обращения 27.10.2021)
411. China Railway Group Limited. URL: https://asia.nikkei.com/ Companies/China-Railway-Group-Ltd. (дата обращения 28.10.2021)
412. China Railway Group Ltd. URL: https://asiaplustj.info/ ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения 25.10.2021)
413. China Road and Bridge Corporation (CRBC). URL: https://www.crbc. com/site/crbcEN/index.html (дата обращения: 25.10.2021)
414. CNPC Exploration & Development Co Ltd. URL: https://www.bloomberg.com/profile/company/CNPCEXZ:CH (дата обращения: 25.10.2021)
415. Huawei Technologies Co. Ltd. https://www.huawei.com/en/ (дата обращения: 25.10.2021)
416. IMF: World Economic Outlook (WEO) Database, October 2020. URL: https://knoema.ru/atlas/ Казахстан/ (дата обращения:12.11.2021).
417. National Council for Social Security Fund. URL: http://www.ssf.gov.cn/EngIntroduction/201206 /t20120620_5603.html (дата обращения: 25.10.2021)
418. SINO-Pipeline International Company Limited. URL: http://spi.cnpc.com.cn/spien/ (дата обращения: 28.10.2021)
419. The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/
420. The International Monetary Fund (IMF) https://www.imf.org/en/home

421. The World bank (WB). https://www.worldbank.org/en/home
422. World Development Indicators (WDI). URL: https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/ Экономика (дата обращения: 17.05.2021).
423. 中国-中亚-西亚经济走廊 (Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия). URL: https://baike.baidu.com/item/中国-中亚-西亚经济走廊/24618319 (дата обращения 25.10.2021)
424. 中国石油天然气集团有限公司 (Китайская национальная нефтегазовая корпорация). URL: http://www.cnpc.com.cn/cnpc/index.shtml (дата обращения: 25.10.2021)
425. 西欧-中国西部国际公路 (Международная автомагистраль Западная Европа - Западный Китай). URL:https://baike.baidu.com/item/西欧-中国西部国际公路/17489146 (дата обращения: 24.10.2021) (кит.)
426. 路瓦亚铁路 (Железная дорога «Вахдат-Яван»). URL: https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077 (дата обращения: 28.10.2021) Евразийский банк развития. https://eabr.org/

СПИСОК ИЛЛЮСТРАТИВНОГО МАТЕРИАЛА

Рисунок 2.1.1. Основные транс-евразийские коридоры……67
Таблица 2.2.1. Реализация стратегических целей КНР в ЦА……73
Рисунок 2.3.1. Распределение объема инвестиций и строительства инициативы «Один пояс - один путь» по секторам к 2020 г., млрд долл. США……..78
Таблица 2.3.1. Основные инвестиции КНР в Центральной Азии 2005-2021 гг. (млрд долл. США)……79
Таблица 2.3.2. Основные инвестиции КНР по отраслям в Центральной Азии 2005-2021 гг. (млрд долл.)……...80
Таблица 2.3.1.1. Основные китайские компании- инвесторы в Казахстане 2005-2021 гг……83
Рисунок 2.3.1.1. Структура китайских инвестиций в Казахстане по секторам экономики (%)……84
Таблица 2.3.2.1. Основные китайские компании- инвесторы в Узбекистане к 2021 гг……90
Рисунок 2.3.2.1. Структура китайских инвестиций в Узбекистан по секторам экономики (%)……..……91
Таблица 2.3.3.1. Основные китайские компании- инвесторы в Туркменистан к 2021 гг……95
Таблица 2.3.4.1. Основные китайские компании- инвесторы в Кыргызстане к 2021 гг……98
Рисунок 2.3.4.1. Структура китайских инвестиций в Кыргызстане по секторам экономики (%)……..99
Таблица 2.3.5.1. Основные китайские компании- инвесторы в Таджикистане к 2021 гг……..…102
Рисунок 2.3.5.1. Структура китайских инвестиций в Таджикистан по секторам экономики (%)……..102
Рисунок 4.1.1. Экономический потенциал – обобщенная характеристика уровня развития экономики……159

Таблица 4.1.1. Асимметрия экономических потенциалов Китая и России, 2018 г……161
Рисунок 4.1.2. Валовой внутренний продукт КНР и РФ в текущих ценах, (2007-20018 гг.), трлн долл. США……161
Рисунок 4.1.3. Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США……..162
Рисунок 4.1.4. Темп прироста валового внутреннего продукта КНР и РФ (2007-2018 гг.), %.....164
Рисунок 4.1.5. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности КНР и РФ (2007-2018 гг.), долл. США……165
Рисунок 4.1.6. Экспорт товаров в текущих ценах КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США……165
Рисунок 4.1.7. Импорт товаров, в текущих ценах (трлн. долл. США)……..166
Рисунок 4.1.8. Товарная структура российского экспорта в Китай и импорта из Китая в 2018 г. (%)……..168
Таблица 4.5.1. Факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в т. ч. совместных транспортных проектов……197
Рисунок 4.5.1. Принципиальная схема развития и размещения мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛТРЦ) на территории РФ в зоне тяготения к МТК…….201
Таблица 4.6.1а. Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Еврзии……207-208
Таблица 4.6.1б. Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Еврзии……209-210