

## Политика

### Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией\*

© 2015

С. Уянаев

В статье рассматриваются географические рамки, основные цели, принципы и методы реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века». Анализируются принятая в марте 2015 г. правительственная концепция и план действий по данному проекту. Автор исследует возможности и вызовы, существующие для российско-китайского взаимодействия.

*Ключевые слова:* КНР, инициатива, Шелковый путь, пояс, концепция, Россия, транспортная инфраструктура, вызовы, перспективы.

Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути<sup>1</sup> и Морской Шелковый путь XXI века<sup>2</sup>» со времени ее оглашения осенью 2013 г. стала предметом повышенного внимания не только в КНР, но и в России.

Причин интереса к данному проекту, как представляется, несколько. Во-первых — уровень, с которого были оглашены данные инициативы: с ними выступил высший государственный руководитель Китая. Во-вторых — их комплексный, географически масштабный, явно выходящий за рамки собственно Китая характер со стратегическим видением конечных целей. В-третьих — они стали заметной частью и показательным примером общего роста внимания в сегодняшней КНР к вопросам внешней политики, подчеркнутого такими параллельными событиями, как специальное дипломатическое совещание по развитию отношений с соседними странами (октябрь 2013 г.)<sup>3</sup>, создание Совета государственной безопасности (ноябрь 2013 г.)<sup>4</sup>.

В последующий период новая идея (к концу 2014 г. она, имея сухопутную и морскую составляющие, чаще стала называться «Один пояс — один путь» или просто «пояс—путь») неуклонно перемещалась на одно из центральных мест в международной политике КНР, обретала все более четкие контуры. Это, в частности, нашло отражение в материалах центрального дипломатического совещания по вопросам иностранных дел, которое прошло 28–29 ноября 2014 г.<sup>5</sup> А 28 марта 2015 г. параллельно с ежегодным форумом в Боао, где о «поясе — пути» вновь активно говорили с участием практически всех

---

Уянаев Сергей Владимирович, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: svuyav@yahoo.com

\* Подготовлено при содействии РГНФ, совместный исследовательский проект РГНФ-ВАОН № 14–27–09001 «Пути укрепления безопасности и сотрудничества в Восточной Азии».

высших руководителей КНР, была обнародована, по сути, развернутая программа под названием «Концепция и план действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века».

В весьма объемном документе, подготовленном Государственным комитетом по делам развития и реформ, а также двумя министерствами — иностранных дел и коммерции, идея была подробно структурирована по базовым характеристикам — географии, целям и задачам, принципам, направлениям и механизмам реализации<sup>6</sup>.

Как подчеркивала еще в феврале 2014 г. газета «Жэньминь жибао», «Экономический пояс Шелкового Пути и Морской Шелковый путь XXI века — это главные особенности внешней дипломатии Китая в новой эпохе»<sup>7</sup>.

### **«Один пояс — один путь»: где «пункт назначения»?**

Формулируя в сентябре 2013 г. общую цель инициативы, Председатель Си Цзиньпин, указав на «новую жизнеспособность прежнего Великого Шелкового пути», в древности «соединившего Восток и Запад», предложил «объединить усилия... способствуя постепенному формированию крупномасштабного регионального сотрудничества... с целью обеспечить между евроазиатскими странами более тесные экономические связи и более обширное взаимодействие»<sup>8</sup>. Очевидно, что уже в этом определении отражен крупный, геостратегический характер выдвинутого проекта, призванного за счет внешнеполитических механизмов, на путях международного сотрудничества обеспечить интересы страны в ближнем и дальнем зарубежье Евразии.

Такая оценка подкрепляется и тем, что одновременно Председатель КНР сформулировал пять основных аспектов-направлений реализации данной инициативы. При чем на первое место было поставлено согласование между странами-участницами «политических установок для развития», и лишь затем говорилось о привычном для восприятия термина «Шелковый путь» «сотрудничестве в транспортной инфраструктуре». Тремя другими сферами совместного строительства были названы торговые и инвестиционные свободы, финансы, а также гуманитарные контакты. Иными словами, даже в начальных определениях «пункты назначения», к которым в итоге должны привести «новые Шелковые пути», выглядели как диверсифицированные, долговременные и системные цели, прямо связанные с развитием страны.

Действительно, обращаясь к общему для нынешнего Китая политическому фону, трудно не заметить, что авторы концепции с первых шагов стремились вписать ее в стратегические задачи выдвинутой годом ранее высшим китайским руководством «мечты о великом возрождении китайской нации»<sup>9</sup>. Инициатива «Один пояс — один путь» вполне соответствует роли одного из мощных инструментов реализации этого общенационального ныне лозунга — лозунга решающего наращивания комплексной мощи и выхода таким образом на «передовые мировые рубежи».

В условиях, когда (на примере снижения прироста ВВП) экономика КНР в последние годы столкнулась с истощением ряда прежних источников роста (потенциал экстенсивного развития, дешевый труд и т.п.), повышенную актуальность приобрели новые, в том числе внешние рычаги, предусматривающие дальнейшее продвижение «политики открытости и выхода вовне»<sup>10</sup>. Не случайно, что уже вскоре после первоначального оглашения новой идеи Си Цзиньпин, говоря, о курсе «в отношении сопредельных стран», подчеркнул, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения»; при этом «Китай совместно со своими соседями должен работать для ускорения формирования Экономического пояса Великого шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века, включая «в качестве фундамента создание зон свободной торговли», а также инвестиционное сотрудничество, создание, таким образом нового образца региональной экономической интеграции»<sup>11</sup>.

Важным уточнением, которым китайское руководство сопроводило идею Экономического пояса, стал также тезис о «необходимости развития западных регионов КНР», который, в частности, был подчеркнут высокопоставленными сотрудниками МИД КНР на представительной экспертной конференции в ноябре 2014 г. в Пекине<sup>12</sup>. Вместе с тем, оглашенные спустя четыре месяца программные «Концепция и план», где в соответствующем разделе вначале также говорится о значении Синьцзяна и других западных районов, полностью включили в «Один пояс — один путь» уже практически все провинции и регионы страны.

### **«Концепция и план»: от идеи к рамочной «дорожной карте»**

Упомянутая правительственная «Концепция» от 28 марта 2015 г. (далее — Концепция) уточнила не только внутренний, но и внешний географический охват «пояса и пути», заодно дав авторитетное представление о пространственном масштабе проекта.

Первоначальные оценки здесь были разные. Так, в комментарии, опубликованном в правительственных СМИ в конце октября 2013 г., было указано, что сухопутный коридор Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), начинаясь, естественно, в Китае, делится на пять субрегионов — Центральную, Западную и Южную Азию, европейские страны — бывшие республики СССР, а также Россию. «Объединенная» идея — сухопутный и морской «шелковый путь» вместе — называлась проектом, который распространяется на несколько десятков (имея в виду пять субрегионов — не менее 40) стран и может обеспечить «взаимовыгодное сотрудничество и общее процветание» для более чем 3 млрд человек<sup>13</sup>.

В других материалах список расширялся за счет стран Центральной и Западной Европы и Северной Африки, зато порой публиковались карты, где новый путь шел в обход России<sup>14</sup>.

В специальном разделе Концепции от 28 марта представлена версия, которую, надо полагать, в КНР считают базовой. Согласно документу «сухопутный пояс», начинаясь в Китае, и пролегая по территориям Азии, Европы и Африки, включает три главных линии — через Центральную Азию в Россию и Европу (Балтию); опять-таки через Центральную Азию, а также Западную Азию в страны Персидского Залива и Средиземноморья; в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану.

«Морской путь», стартуя от берегов Китая, имеет два главных маршрута — «через Южно-Китайское море и Индийский океан в Европу»; «через Южно-Китайское море в Южную часть Тихого океана»<sup>15</sup>.

В рамках «Евразийского сухопутного моста» и параллельно названным маршрутам были также выделены несколько «транспортно-экономических коридоров», в том числе «Китай—Монголия—Россия», «Китай—Пакистан» и «Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма».

При такой постановке вопроса непосредственно «Шелковая зона» существенно расширяется, недаром весной 2015 г. китайские эксперты вели речь уже о 65 странах с населением в 4,4 млрд человек<sup>16</sup>. Более того, в Концепции подчеркивается, что инициатива Китая не ограничивается районами прохождения древних путей и «носит кооперационный характер, открытый для всех стран и региональных организаций». Теоретически это делает географические границы «пояса и пути» вообще не лимитированными, хотя понятно, что на деле они существуют.

Говоря в целом, Концепция, отразив, похоже, многомесячную экспертную дискуссию и большую работу, проделанную руководством и правительственными органами, в том числе по продвижению идеи за рубежом, явилась, по существу, рамочной «дорожной картой». В восьми разделах документа в концентрированном виде и представлено общее видение целей, направлений, форм и методов строительства «Одного пояса — одного пути».

При этом очевидно, что основой остались положения, изначально озвученные Председателем КНР в сентябре–октябре 2013 г. Это, прежде всего, касается самого крупного в документе (четвертого) *раздела о «пяти приоритетах»*. Они предлагаются в виде будущих «сфер сотрудничества» — «политические контакты и координация политических установок», «транспортные коммуникации», «торговые свободы», «финансы», «общественные и гуманитарные связи».

Но в прежних приоритетах появились уточнения и показательные акценты.

Во-первых, подчеркнут определяющий статус «политической координации». Она названа «важной гарантией» итоговых перспектив проекта. Это, похоже, обещает высокую степень активности китайского руководства в деле «укрепления» многоплановых «межправительственных контактов» с десятками стран, отнесенными к «Одному поясу—одному пути».

Во-вторых, наряду с задачей совместного со странами региона строительства сухопутного Трансевразийского моста сформулирована «приоритетная» и «жизненно важная» цель обеспечить не просто транспортные коммуникации, а системную «взаимосвязанность инфраструктуры», включая координацию участниками «своих планов по строительству инфраструктурных объектов и систем технических стандартов». Кроме того, введено в оборот понятие «сетевых коммуникаций», подчеркнут их комплексный характер, «объединяющий» не только собственно железнодорожные, шоссейные и водные магистрали, включая сопутствующую дорожную (портовую) инфраструктуру, но и трубопроводную сеть транспортировки энергоресурсов, а также и трансграничную сеть линий оптоволоконной связи.

В-третьих, недвусмысленно прописаны цели в области торгово-инвестиционной области, которую, как отмечалось выше, в Пекине видят «фундаментом» всего проекта. Концепция однозначно декларирует намерение в рамках общей идеи обеспечения «глобальной либерализации торговых режимов... обсуждать со странами «пояса и пути» создание зон свободной торговли», совместно продвигать такие меры, как устранение/снижение тарифных барьеров, унификация таможенных и других регулирующих торговых процедур. Это же касается сферы инвестиций, которую авторы Концепции предлагают сделать «двигателем торговли», распространить на самый широкий спектр промышленного и аграрного производства — от разведки и разработки ископаемых, других видов энергетики, включая ядерную, до марикультуры и лесного хозяйства. Приглашение в Китай инвестиций из стран «пояса и пути» соседствует здесь с прямым акцентом на «поощрение» участия китайских компаний» в региональном инфраструктурном строительстве, причем не только инвестициями как таковыми: в контексте тезиса о «разделении труда» говорится, что китайские компании должны «действовать непосредственно на местах», использовать здесь свои практические возможности и менеджмент.

В-четвертых, ранее названное сотрудничество в сфере финансов и денежно-кредитной политики обрело в Концепции форму призыва к полноформатной «финансовой интеграции». Речь идет о создании системы «валютной и инвестиционной стабильности», доступе «к кредитной информации», расширении валютных свопов. В Концепции говорится о задаче развития азиатского рынка ценных бумаг, о продвижении разнообразных форм сотрудничества, включая выпуск участниками проекта «юаневых» облигаций в Китае, а также эмиссию китайскими учреждениями облигаций в юанях и в иностранных валютах за рубежом. Полученные средства могли бы, согласно документу, использоваться в странах вдоль «пояса и пути».

Важная роль при этом отводится к Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций /АБИИ/ — учреждаемой по инициативе Китая кредитной организации, которая будет финансировать региональные инфраструктурные проекты<sup>17</sup>. Были названы и другие важные финансовые структуры — Банк развития БРИКС, предполагаемая аналогичная структура в рамках ШОС, а также Фонд Шелкового пути, на учреждение которого

Китай, согласно сделанному еще в начале ноября 2014 г. заявлению председателя КНР, готов направить 40 млрд долл.<sup>18</sup> Правительственные эксперты называют это шаг своего руководства «лишь началом», тем самым подчеркивая инвестиционные возможности Китая на фоне того запроса на инвестиции, который де-факто существует во многих странах предполагаемого «пояса—пути»<sup>19</sup>.

Наконец, в-пятых, область, которая по-прежнему носит простое название «Обмены между людьми», представлена в документе системой многопланового гуманитарного сотрудничества. По мнению авторов, она должна включать сферы образования (на нее КНР выделяет 10 000 стипендий), культуры и искусства, туризма, здравоохранения, молодежной политики, науки и технологий, а также взаимодействие по линии партийных и парламентских структур и неправительственных организаций.

Принципиально важной частью «Концепции и плана» видится раздел о «механизмах кооперации» (Разд. 5). Его актуальность связана с необходимостью понимания того, как реализация проекта, столь масштабного по зоне охвата и числу потенциальных участников, может выглядеть на практике, в том числе с учетом наличия на просторах Евразии уже действующих различных интеграционных объединений со своими целями и регламентами.

Авторы Концепции, похоже, не склонны видеть здесь почву для недоразумений и провозглашают, что, продвигая свою инициативу, Китай будет использовать возможности и «двусторонних, и многосторонних кооперационных механизмов».

Двусторонние отношения КНР предполагает развивать «на всех уровнях» и «по всем каналам», используя как уже существующие, так и новые совместные рабочие группы, комиссии и комитеты, специально нацеленные на подготовку «дорожных карт», пилотных проектов и других материалов, связанных с инициативой «Один пояс—один путь».

В части международных структур говорится о намерении «поддержать деятельность и использовать возможности» существующих в зоне «пояса—пути» объединений. Приводится их большой перечень — от АТЭС и ШОС до субрегиональных механизмов по типу структуры «Большой Меконг». Предполагается задействовать также потенциал международных выставок, конференций, научных симпозиумов.

Тем не менее, следует заметить, что раздел носит весьма лаконичный характер. А потому показательный вынос на первое место потенциала двустороннего сотрудничества видится неслучайным и может свидетельствовать не столько о функциональной форме деятельности китайской дипломатии, сколько о ее возможных подходах к лимитам, с которыми проект может столкнуться в связи с деятельностью тех или иных региональных структур.

Не случайно в другом разделе Концепции, где говорится о практической работе, уже проделанной по проекту за полтора года, упоминаются двусторонние переговоры с лидерами более 20 стран (с рядом из них подписаны профильные меморандумы о взаимопонимании). При этом лишь одна ссылка касается встречи в многостороннем формате (6-й Форум китайско-арабского сотрудничества).

В контексте декларируемой, таким образом, «готовности действовать в различных сценариях» заслуживает внимания помещенный в отдельном разделе (*Принципы Концепции*) тезис о том, что Китай не только, как и прежде, привержен «политике открытости», но и намерен строить ее новый вариант. Речь идет о «модели открытости по всем азимутам» и направлениям (*quan fangwei kaifang*).

Возможен вывод, что, исходя из такого максимально расширенного понимания «открытости», Китай рассчитывает на взаимность со стороны партнеров, а следовательно — на позитивное восприятие ими нового «Шелкового проекта» и готовность «идти навстречу». Не случайно незадолго до принятия Концепции министр иностранных дел Ван И прямо подчеркивал, что в АТР необходимо придерживаться «новых концепций открытости, а не замкнутости»<sup>20</sup>.

В данной связи уместно отметить, что Концепция выдержана в подчеркнuto благожелательном духе, испещрена призывами к миру и развитию, взаимовыгодному сотрудничеству, учету озабоченностей всех сторон, взаимному выигрышу, уважению и доверию. Более того, имиджу идеи полностью уделен заключительный (восьмой) раздел. В нем подчеркивается, что, будучи инициатором идеи, КНР тем не менее видит «пояс—путь» площадкой, где действуют «равноправные консультации», учитываются «чаяния» всех стран—участниц, уважается принцип инклюзивности, понимаемый как «возможность разнообразия и необязательность во всем добиваться полного единства».

### Взгляд из России

Не секрет, что внешняя реакция на китайский проект, в том числе в России, была не только внимательной, но и, в ряде случаев, достаточно острой. В частности, некоторые российские специалисты усмотрели в китайской идее потенциальные элементы конкуренции с российским проектом создания Евразийского Союза, который, как известно, в форме Евразийского экономического союза официального вступил в силу в январе 2015 г.<sup>21</sup>

Для такой реакции имелись внешне понятные причины, связанные, в частности, с публикацией в октябре 2013 г. в китайской правительственной печати ряда материалов, где оценивались «преимущества», которыми Китай в сравнении с Россией (и США) обладает в Центральной Азии<sup>22</sup>. В данном контексте российские эксперты имели в виду и осторожные высказывания самих китайских коллег, озвучивших, в частности, мнение, что «самым большим вызовом» проекту ЭПШП на пространстве Центральной Азии «является налаживание отношений с Россией». При этом, правда, нельзя было не заметить, что китайские эксперты в любом случае подчеркивали «необходимость не допустить», чтобы региональные действия Китая «оказали негативное влияние на китайско-российское взаимодействие»<sup>23</sup>.

Сложившаяся сентябре—декабре 2013 г. «настороженная выжидательность» обуславливалась, похоже, и тем, что российская сторона практически не имела внятных и прямых сигналов из Пекина относительно своего участия в данном проекте. Исключением были лишь редкие публикации в китайских СМИ, где говорилось, что «некоторые участки Шелкового пути проходят по территории РФ»<sup>24</sup>. В то же время на ряде форумов, в частности, на прошедшей в конце ноября 2014 г. в Урумчи встрече представителей 24 городов из 8 стран, расположенных вдоль нового Шелкового пути, представители России по факту отсутствовали<sup>25</sup>. И такая ситуация сохранялась практически до встречи в формате Владимир Путин — Си Цзиньпин в феврале 2014 г. в Сочи.

Думается, что именно сочинские переговоры, на которых, согласно сообщению печати КНР, стороны обсуждали «совместное строительство экономического коридора Шелкового пути»<sup>26</sup>, следует считать некой этапной точкой.

Не случайно практически одновременно в правительственных СМИ Китая появились публикации, где указывалось, что «без участия России» — этой «узловой станции» и даже «надежды» на пути из Европы в Азию — «экономической полосе Шелкового пути не бывать»<sup>27</sup>. «Созданию Экономического пояса Шелкового пути, конечно же, не обойтись без поддержки и участия России. КНР и РФ являются традиционными партнерами в деле общего строительства этого пояса», — подчеркивалось на сайте «Жэньминь жибао» 28 марта 2014 г.<sup>28</sup>

Внимание в России привлекла и данная авторитетными китайскими экспертами характеристика «Экономического пояса» как «инновационной модели сотрудничества», которая «не содержит в себе интеграционных интенций», не преследует целей создания формального сообщества и «направлена исключительно на улучшение среды многостороннего сотрудничества и налаживание эффективных партнерских отношений»<sup>29</sup>. Китайские коллеги уточнили, что новая инициатива — это не «скрытая идея

лидерства Китая», а крупный «геоэкономический план открытого взаимодействия, основанного на многополярности»<sup>30</sup>.

Такого рода уточнения, а они последовали, повторим, уже ближе к весне 2014 г., были не лишними.

Согласованные совместные формулировки относительно сотрудничества по китайскому проекту были впервые зафиксированы в российско-китайском заявлении, принятом в мае 2014 г. по итогам официального визита в КНР В.В. Путина.

«Россия считает важной инициативу Китая по формированию «Экономического пояса Шелкового пути» и высоко оценивает готовность Китайской Стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации», — говорится в документе. — «Стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения проекта «Экономического пояса Шелкового пути» и создаваемого Евразийского экономического союза. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе»<sup>31</sup>. При этом важными стали слова министра иностранных дел РФ С. Лаврова, который отметил, что сопряжение Экономического пояса Шелкового пути с процессами евразийской интеграции может коснуться модернизации Транссиба и Байкало-Амурской магистралей, причем по темам совместной работы планируется запустить российско-китайский экспертный диалог»<sup>32</sup>.

Такой диалог можно считать начавшимся, по меньшей мере, с лета 2014 г., когда группа экспертов РФ участвовала (27–28 июня) в столице Китая в международном Форуме «мозговых центров» 12 стран на тему «Строительство и перспектива Экономического пояса Шелкового пути»<sup>33</sup>, в ряде других (в том числе уже упоминавшихся) симпозиумов и конференций<sup>34</sup>. Совместная экспертная работа (в основном по инициативе китайской стороны) заметно активизировалась в 2015 г.<sup>35</sup>

Важной точкой отсчета в пока нащупывающем дорогу российско-китайском взаимодействии по вопросам, связанным с проектом «пояс—путь», могут, похоже, считаться двусторонние договоренности, достигнутые по итогам 19-й межправительственной встречи, состоявшейся в ходе визита в Москву (октябрь 2014 г.) премьера Госсовета КНР Ли Кэцяна. По итогам переговоров стороны подписали ряд документов, имеющих непосредственное отношение к тематике формирования евроазиатских транспортных и экономических коридоров — Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, Соглашение по организации российско-китайских парков высоких технологий под символическим названием «Шелковый путь»<sup>36</sup>.

Наконец, к лету 2015 г. Москва и Пекин представили согласованное видение перспектив сопряжения евразийских проектов двух стран, которое нашло документальное отражение в специальном Совместном заявлении РФ и КНР, подписанном в ходе приуроченного к юбилею Победы визита в Москву Председателя Си Цзиньпина. На высшем официальном уровне стороны декларировали намерение предпринять взаимные усилия по налаживанию соответствующей совместной работы в различных форматах, определили ее рамочные направления. К ним были отнесены продвижение инвестиций и торговли, включая постепенное «упрощение ее режимов», развитие транспортной инфраструктуры, строительство «важных для региона малых и средних предприятий», сотрудничество в различных областях кредитно-финансовой деятельности. Была выражена поддержка запуску практических механизмов «по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути», в том числе в рамках Рабочей группы с участием представителей внешнеполитических ведомств обеих стран»<sup>37</sup>.

## Транспорт как сфера «сопряжения»

Приведенные подвижки и поэтапные импульсы к сотрудничеству, проявившиеся (прежде всего на официальном уровне) в 2014–2015 гг., заметно снизили «градус осторожности» в российских экспертных подходах к масштабным региональным планам Китая, хотя и не исключили его полностью. Основной причиной скептицизма, как правило, продолжали служить оценки (не только российские), что китайский мега-проект все же чреват нарастанием расхождения интересов двух стран на постсоветском пространстве<sup>38</sup>.

Однако с учетом крупного содержательного элемента китайской инициативы — плана построения «Евразийского сухопутного моста» из Китая в Европу, практически все эксперты сошлись, пожалуй, в одном. От России с ее естественным транзитным потенциалом (в рельсы Транссиба) он был заложен еще столетие назад) требуется адекватная реакция, по меньшей мере, на транспортную составляющую идеи «пояса—пути»<sup>39</sup>.

Не удивительно поэтому, что, как показывает практика начавшегося с обеих сторон поиска «путей сопряжения», первостепенное внимание обращено на транспортное сотрудничество, где в заметной степени просматриваются встречные интересы и России и КНР<sup>40</sup>.

Тема строительства трансзиатских транспортных коридоров существует не один год. Проект «Один пояс — один путь» — знак того, что для КНР она актуализируется. Лежащей на поверхности причиной может считаться неуклонно растущий товарооборот Китай—Европа, который применительно лишь к торговле с ЕС (главный торговый партнер КНР) составил в 2014 г. свыше 615 млрд долларов<sup>41</sup>.

С точки зрения перемещения товаров из Китая, в том числе с его тихоокеанского побережья, в западном направлении вплоть до Атлантики, имеются, как известно, несколько основных маршрутов. Прежде всего, это морской маршрут — через Индийский океан, минуя южную оконечность Африки (либо через Суэцкий канал) к европейским портам либо северной Атлантики (Роттердам), либо Средиземноморья (Пирей)<sup>42</sup>. Маршрут этот (совпадающий, к слову, с линией Морского Шелкового пути XXI века) долог — порядка 35–45 дней. Однако в силу целого ряда факторов (грузоподъемность, дешевизна) он является пока основным, и на него приходится абсолютно большая часть всех китайских грузов, перемещаемых в Западную Азию и Европу. В этом находит отражение и мировая тенденция — на морской транспорт приходится порядка 70% мировых грузопотоков<sup>43</sup>.

Сухопутные маршруты из Китая (пока речь ведется о железных дорогах) потенциально имеют три главные линии. Первая предусматривает основной транзит через Россию, с выходом через Забайкальск/Маньчжоули или Наушки (в этом случае после монгольского участка) на Транссиб. Вторая идет через Казахстан (погранпереходы Алашанькоу—Достык и Алтынколь—Хоргос) и уже затем выходит на российские железные дороги. Наконец, существует проект третьего маршрута, который, минуя РФ, через Алтынколь следует в Туркменистан, Иран и далее на Ближний Восток<sup>44</sup>.

На основе доступной информации (она пока носит фрагментарный характер), следует сделать оговорку, что удельный вес транзитных ж/д перевозок из Китая в Европу пока очень невелик. Формирование контейнерных поездов имеет, судя по всему, пока пробный, экспериментальный характер. Хотя несколько конкретных маршрутов уже получили известность. Так, в декабре 2014 г. в Мадрид прибыл состав из 82 контейнеров, сформированный в г. Иу (провинция Чжэцзян) и преодолевший за 21 день 13 тыс. км.<sup>45</sup> Еще ранее, летом 2013 г., СМИ сообщили об открытии маршрута Чжэнчжоу—Европа: контейнерный состав, за 15 дней пройдя порядка 11 тыс. км. из провинции Хэнань в центральном Китае, доставил грузы в немецкий Гамбург. Было запланировано, что в 2014 г. по этому маршруту пройдут грузы стоимостью более 1 млрд долларов. Аналогичные составы направлялись также по маршруту Чунцин (Западный Китай) — Дуйсбург. Всего за



2011—начало 2015 гг. на данном направлении состоялось 233 рейса, включая 16 в страны Центральной Азии<sup>46</sup>.

Все перечисленные маршруты следуют через территории Казахстана, России, Беларуси и Польши<sup>47</sup>. В целом, по данным таможенной статистики КНР, через Маньчжоули и Алашанькоу в 2014 г. в Европу было отправлено грузов на сумму примерно 5 млрд долл.<sup>48</sup> Не трудно посчитать, что это составляет менее 1% от стоимостного объема торговли КНР — ЕС.

Приведенные примеры показывают, что сухопутные маршруты не столь протяженны как морские, и требуют существенно меньших сроков доставки (их можно довести до 10–14 дней). Но эти конкурентные плюсы граничат и с очевидными минусами — более высокими тарифами, необходимостью прохождения нескольких погранпереходов, таможенной бюрократией, несовершенством в целом ряде случаев транспортной инфраструктуры. Кроме того, на основе уже имеющегося опыта эксперты говорят о проблеме сохранности грузов на протяженных центрально-азиатских участках. Тем не менее, при условии устранения этих барьеров и оптимизации тарифов сухопутные перевозки, в том числе китайский транзит через территорию РФ, обладают немалыми перспективами.

### Сойдутся ли коридоры?

Сегодня, когда речь идет о транзите с тихоокеанского побережья в Европу через РФ, похоже, уже трудно говорить, что для китайских грузов самым привлекательным сухопутным маршрутом может являться Транссиб, или по крайней мере его восточная часть, включая линию Чита — Новосибирск. В условиях, когда в Китае сооружено 11 тыс. км современных скоростных ж/д магистралей, а еще 12 тыс. км строится, в том числе с востока на запад, Китаю выгоднее проходить значительную часть маршрута в сторону Европы (порядка 4 тыс. км) по собственной территории (до границы с Казахстаном). Причем речь идет не только об отсутствии для КНР здесь транзитного тарифа, но и о скорости: сегодня участок протяженностью свыше 3 тыс. км поезд «Пекин—Урумчи» проходит за 34 часа, в то время как «скорому» Пекин-Москва даже на меньший участок по Транссибу (Чита—Новосибирск) требуется на 14 часов больше<sup>49</sup>. Попутно будет уместным оговориться, что в расстоянии преимущество «казахского» маршрута сравнительно невелико — трасса Пекин—Урумчи—Астана—Москва (8200 км) не намного короче линии через Забайкальск по Транссибу (8950 км)<sup>50</sup>. Более того, наиболее коротким (7650 км) является рельсовый путь через Монголию с выходом в Улан-Удэ на Транссиб<sup>51</sup>. А это значит, при условии модернизации (обеспечения высокой скорости движения) у последнего все-таки могут появиться транзитные шансы.

Тем не менее, ныне «транзитный» вопрос в рамках транспортного сотрудничества по «шелковому проекту» для России состоит скорее пока в том, *как* обеспечить взаимовыгодный маршрут *после* китайско-казахстанских переходов. Задачей является создание условий, чтобы китайские грузы не пошли затем на центрально-азиатский юг и на Ближний Восток в обход России, а все-таки, принося транзитную прибыль, стабильно выходили на российские железные дороги — на западную часть Транссиба (на участок Барнаул — Новосибирск — Екатеринбург, либо на расположенные западнее линии Челябинск — Уфа — Самара или Оренбург — Казань — Нижний Новгород) и далее в Восточную и Западную Европу.

А как же восточная часть Транссиба? О ней, видимо, тоже вполне уместно говорить, однако не в плане «транзита», а с точки зрения взаимовыгодного китайского инвестиционного участия в программах назревшей модернизации дорожной инфраструктуры региона, включая строительство мостовых переходов Тунцзян — Нижнеленинское и Хэйхэ — Благовещенск. Такая инфраструктура в любом случае сохраняет свою ключевое

значение не только для внутренних потребностей РФ, но и для транспортного обеспечения российско-китайской торговли, особенно ее регионального сегмента.

Имея в виду упомянутые вопросы, эксперты двух стран говорят сегодня о целом ряде совместных проектов, которые вписываются в транспортное сотрудничество в рамках «пояса — пути». Прежде всего, это упомянутое Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, по которому стороны будут изучать возможности превращения трассы Москва — Пекин в современную магистраль — звено коридора Европа — Азия, уделив первоочередное внимание строительству высокоскоростной дороги «Москва—Казань»<sup>52</sup>. По итогам российско-китайских переговоров в Москве в мае 2015 г. «китайская сторона согласилась инвестировать в этот проект порядка 300 млрд руб.»<sup>53</sup>.

Известного внимания заслуживает и описанный недавно на страницах журнала «Проблемы Дальнего Востока» проект строительства ж/д линии «Западный Китай—Алтай—Новосибирск», которая прошла бы через западный участок российско-китайской границы<sup>54</sup>. Образуя таким образом едва ли не самый короткий маршрут трансзиатского коридора, такой проект предельно упростил бы важный для Китая вопрос пограничных переходов. Есть понимание, что такая ветка прошла бы параллельно линии российско-китайского газопровода «Западная Сибирь — Китай», меморандум по которому был подписан 7 ноября 2014 г. в Пекине. Вопрос о газопроводе наталкивается на ряд серьезных технологических и экологических проблем. Тем не менее, потенциально оба проекта выглядят перспективно.

Кроме того, в последнее время все чаще обсуждается тема сотрудничества в освоении Северного Ледовитого океана, что имеет прямое отношение к «морской части» китайской идеи нового «шелкового пути». Здесь актуален поиск взаимовыгодного варианта привлечения Китая к дальнейшей разработке этого непростого, но перспективного морского маршрута, тем более что уже реализован пилотный проект, в рамках которого РФ оказала помощь в проведении по этому маршруту каравана китайских судов<sup>55</sup>.

Понятно, что, исходя из масштабности и диверсифицированности проекта «нового Шелкового пути», сотрудничеством лишь в области железнодорожных и морских перевозок взаимодействие двух стран в идеале могло бы не ограничиваться. Ведь работа, развернувшаяся вокруг строительства российско-китайских газопроводов, эксплуатация и дальнейшее расширение нефтепровода Сковородино—Мохэ, поставки российской нефти по нефтепроводу Казахстан—Китай — эти примеры могут считаться частью картины сотрудничества в транспортных коридорах. В этом контексте можно говорить о таких направлениях и проектах, как упомянутые выше совместные парки высоких технологий, а также альтернативная энергетика. В последнем случае речь может идти о сооружении солнечной станции в Крыму, который, как известно, также рассматривался в Китае в качестве звена «Экономического пояса»<sup>56</sup>. Понятно, что в ближайшее время в силу деликатных политических факторов<sup>57</sup> совместные проекты в Крыму маловероятны, но ситуация может поменяться.

Не трудно заметить, что практически все описанное выше пока сопровождается словами «проект» и «перспектива». Потенциальные встречные интересы должны избавиться от нездоровой конъюнктуры, обрести финансовую почву и лишь тогда, похоже, сторонам удастся не только на взаимовыгодной основе «свести» транспортные коридоры, но и гармонизировать сотрудничество по другим направлениям.

### Вопросы для решения

Вряд ли приходится рассчитывать здесь на легкий успех. Поиск взаимоприемлемого сопряжения интересов двух стран на евразийском пространстве — составная часть масштабного и многообразного российско-китайского диалога, оценивать который лишь в свете всегда выверенных совместных деклараций, не замечая встречающихся порой

расхождений интересов — значит с ущербом для обеих сторон упрощать дело. В этом диалоге, говоря в целом, случаются и «нестыковки», которые зачастую имеют естественный характер. Понимание этого только помогает их преодолению. Напротив, неизменное «единство» по типу советско-китайского «братства» 1950-х гг. может таить последующие десятилетия пустоты и потерь.

Определенные вызовы связаны и с конкретными перспективами «сопряжения» российской концепции Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс — один путь». В обеих странах не является секретом, что речь идет, прежде всего, о «соотношении» центрально-азиатских проектов каждой из них<sup>58</sup>. С одной стороны, это вызвано тем, что оба находятся пока в разной степени становления. С другой — имеют место определенные различия во взглядах, например, на экономическое развитие региона. В позициях присутствуют те или иные акценты, связанные, в частности, с деятельностью ШОС и других региональных структур.

К примеру, в приведенной выше китайской правительственной Концепции «Одного пояса — одного пути» от 28 марта 2015 г. вновь ясно подчеркнуто, что «фундаментальным приоритетом» проекта является продвижение зон свободной торговли, что, к слову, КНР давно хотела бы видеть и на площадке Шанхайской организации сотрудничества. Как это будет сочетаться с торговыми ограничениями, предусматриваемыми для своего внутреннего рынка уже действующим Евразийским экономическим союзом? Возможны ли здесь некие изъятия из действующих регламентов, или другие компромиссы в духе, скажем, предлагаемого некоторыми китайскими экспертами формата ЕАЭС+1 (ЕАЭС+КНР)? Не случайно, в майском (2015 г.) Совместном заявлении о сопряжении евразийских проектов двух стран сюжет о торговых режимах представлен в весьма осторожных формулировках: «продвижение к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем» хоть и поставлено в качестве вопроса для «рассмотрения», однако лишь в виде «долгосрочной цели»<sup>59</sup>.

Какой в контексте китайской инициативы будет роль той же ШОС? С учетом «свободы рук», вытекающей из Концепции от 28 марта в виде двусторонних форматов, не ждет ли организацию некое снижение притягательности, в частности, на экономическом треке? Несмотря на то, что роль «совместной работы на площадке ШОС» подчеркнута в упомянутом Совместном заявлении, подобные вопросы пока ждут ответа. Вряд ли случайно, что в Уфимской декларации ШОС (10 июля 2015 г.) говорится лишь о «поддержке» китайской инициативы, дипломатично отмечается важность соответствующих консультаций по ЭПШП между заинтересованными ведомствами государств-членов ШОС<sup>60</sup>. В то же время в документе симптоматично умалчивается естественная, казалось бы, роль ШОС в качестве многосторонней площадки для выработки и принятия решений по китайскому проекту. Естественная хотя бы потому, что, согласно официальной концепции, в охватываемую «Одним поясом — одним путем» зону входят все 18 участников ШОС, включая ее полноформатных членов и наблюдателей, а также партнеров по диалогу, в том числе вновь принятых — Азербайджан, Армению, Непал и Камбоджу.

Но на другой чаше — подкрепляемые готовностью действовать заверения китайской стороны, что, не являясь формально интеграционным проектом, пояс Шелкового пути не только «не дублирует и не соперничает с ЕАЭС и ШОС, но способен дать интеграции в рамках СНГ новые преимущества»<sup>61</sup>. Не менее важно также, что, как отмечалось в правительственной «Жэньминь жибао», развитие Дальнего Востока Китай считает составной частью своей трансконтинентальной инициативы. А это означает включение в нее и важных для РФ программ совместного подъема российского Дальнего Востока и Северо-Востока КНР<sup>62</sup>. Такой подход виден и в Концепции от 28 марта, где говорится о задаче «усилить сотрудничество» трех провинций Дунбэя с дальневосточными регионами РФ, более того, говорится о других направлениях регионального сотрудничества, включая связи между районами верхнего и среднего течения Янцзы с российским Поволжьем.

Все это — хорошая отправная точка для сотрудничества, тем более, что партнерскому подходу, сопровождающему современную историю российско-китайских отношений, вряд ли есть оправданная альтернатива. Очевидно, что это хорошо понимают в руководстве обеих стран, о чем, среди прочего говорит состоявшееся в середине апреля 2015 г. официальное подключение России к деятельности созданной по инициативе Китая и важной для перспектив «одного пояса — одного пути» структуры — Азиатского банка инфраструктурных инвестиций<sup>63</sup>.

Дело за дальнейшей практической работой, в ходе которой несомненно актуальным для сторон будет внимательный, соответствующий духу и букве двусторонних деклараций учет интересов и возможных озабоченностей друг друга.

1. Китаю и Казахстану нужно создать "экономический коридор Шелкового пути" — председатель КНР Си Цзиньпин. URL: [http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c\\_132700808.htm](http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c_132700808.htm);
2. Комментарий: совместно построить новый "морской Шелковый путь". URL: <http://russian.people.com.cn/31520/8417089.html>.
3. Си Цзиньпин: Китай будет продвигать дружеские отношения с сопредельными странами. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>.
4. МИД КНР: Совет государственной безопасности будет учрежден с целью улучшения системы и стратегии национальной безопасности. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8455927.html>.
5. Си Цзиньпин чуси чжунъян вайши гунцзо хуйи бин фабяо чжунъяо цзянхуа [Си Цзиньпин принял участие в Центральном рабочем совещании по иностранным делам и выступил с важной речью]. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_chn/wjdt\\_611265/gjldrhd\\_611267/t1215440.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_chn/wjdt_611265/gjldrhd_611267/t1215440.shtml); [http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/30/c\\_133822694\\_2.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/30/c_133822694_2.htm).
6. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml).
7. Дух «Шелкового пути»: новая глава через древность и современность. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8546618.html>.
8. URL: [http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c\\_132700808.htm](http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c_132700808.htm).
9. Си Цзиньпин посетил выставку "Путь возрождения" в Пекине. 30/11/2012. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8041475.html>; "Chinese dream" resonates online after Xi's speech. -30.11.2012. URL: <http://en.people.cn/90882/8041941.html>; Открытие предстоящих сессий ВШП и ВК НПКСК станет стимулирующей силой для осуществления "Китайской мечты" — достижения великого возрождения китайской нации. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8135452.html>.
10. О динамике экономических процессов в нынешнем Китае и роли в них «политики открытости» см. например: *Портяков В.* Трансформация модели экономического роста в КНР: современные тенденции и перспективы, // Пробл. Дальнего Востока. № 4. 2014. С. 55–67.
11. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>.
12. Во юань оуя со цзюйбань «Сычоу чжи цзинци дай юй чжунъяо уши хэцзо гоцзи яньтаохуй [Институт Евразии нашей Академии провел международный семинар «Экономический пояс Шелкового пути и прагматическое сотрудничество между Китаем и Россией»]. URL: [http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content\\_7372145.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm).
13. Где именно проходит «экономический коридор Шелкового пути»? URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content\\_30273750.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content_30273750.htm); Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание. URL: [http://russian.news.cn/china/2013-12/26/c\\_132997832.htm](http://russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm).
14. URL: <http://www.maxpark.community/politics/content/3107644>.
15. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml).
16. URL: <http://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative/>
17. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1251070.htm>.
18. China pledges 40 bln USD for Silk Road Fund. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/08/c\\_133774993\\_2.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/08/c_133774993_2.htm).

19. Об этом эксперты и официальные лица КНР говорили на упомянутой Конференции в КИМП МИД КНР, накануне которой было объявлено о «40-миллиардном китайском взносе». URL: [http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content\\_7372145.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm).
20. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0203/c31521-8844870.html>.
21. *Святослав Терентьев*. «Шелковый путь»... мимо России. URL: [http://inst.eurasec.com/aktual\\_tem/4015/](http://inst.eurasec.com/aktual_tem/4015/); *Дергачев В.* Будет ли Евразийский Союз частью китайского суперпроекта. URL: [http://www.dergachev.ru/analit/The\\_Great\\_Silk\\_Road/04.html#.VFUhYaKGimw](http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html#.VFUhYaKGimw); *Лузянин С.Г.* Китай: «шелковая политика» возвышения. URL: <http://news.rambler.ru/24174931/>; *Сергеев М.* Пекин дипломатично подвинул путинский проект Евразийского союза. URL: [http://www.ng.ru/economics/2013-10-14/1\\_pekini.html](http://www.ng.ru/economics/2013-10-14/1_pekini.html).
22. Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html>; «Экономический пояс Шелкового пути» — какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html>.
23. С какими вызовами сталкивается Китай в развитии плана о создании экономического пояса Шелкового пути? URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8421456.html>.
24. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content\\_30273750.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content_30273750.htm);
25. Экономический пояс вдоль Нового шелкового пути создают 24 города из 8 стран. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/za-rubezhom/ekonomicheskij-poyas-vdol-novogo-shelkovogo-puti-sozdayut-24-goroda-iz-8-stran>.
26. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8531021.html>.
27. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8501331.html>;
- <http://russian.people.com.cn/n/2014/0829/c95181-8776468.html>.
28. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8582183.html>.
29. URL: <http://russian.people.com.cn/31857/209641/8608834.html>.
30. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html>.
31. URL: [http://news.kremlin.ru/ref\\_notes/1642](http://news.kremlin.ru/ref_notes/1642).
32. URL: [http://www.mid.ru/brp\\_4.nsf/0/C0CE36DCDAABF0E444257CBB0020E494](http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/C0CE36DCDAABF0E444257CBB0020E494).
33. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0628/c31518-8747925.html>.
34. URL: [http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content\\_7372145.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm).
35. Ученые ИДВ РАН весной 2015 г. получили не менее пяти приглашений на проводимые в КНР представительные конференции по теме «Один пояс — один путь».
36. URL: <http://government.ru/news/15201/>
37. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 г. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>.
38. См. например: *Алина Терехова*. Москва дистанцируется от китайского проекта нового Шелкового пути. URL: [http://www.ng.ru/economics/2015-01-20/4\\_china.html](http://www.ng.ru/economics/2015-01-20/4_china.html); Китай обходит Россию в борьбе за сферы экономического влияния в Центральной Азии. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/biznes/kitay-obhodit-rossiyu-v-borbe-za-sfery-ekonomicheskogo-vliyaniya-v-centralnoy-azii>; *Ридтон К.* Уживутся ли в Центральной Азии китайский проект Шелкового пути и Евразийский экономический союз? URL: <http://russian.eurasianet.org/node/61461>; более ранние оценки см.: *Роберт М. Катлер*. Российско-китайское соперничество за энергетические ресурсы в Центральной Азии. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=1935#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=1935#top); China in Central Asia. Rising China, sinking Russia. Sep 14th 2013. URL: <http://www.economist.com/news/asia/21586304-vast-region-chinas-economic-clout-more-match-russias-rising-china-sinking>; *К.В. Сыроежкин*. Китай в мире — или мир в Китае? URL: <http://www.notum.info/news/politika/kitaj-v-mire-ili-mir-v-kitae>.
39. См. *Ларин А.Г., Матвеев В.А.* Китайская стратегия продвижения на Запад и новый «Шелковый путь» // Пробл. Дальнего Востока. № 5. 2014. С. 13–14; *Ларин А.Г., Матвеев В.А.* Найдется ли место России на «Шелковом пути»? URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?ID=4300&HeadingID=13>.
40. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе. Сотрудничество с Китаем. URL: [http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5009&layer\\_id=3290&refererLayerId=162&id=135](http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=135).

41. China's Total Value of Imports and Exports by Major Country (Region), Dec. 2014. URL: <http://english.customs.gov.cn/newsroom/statisticsdetail/8ca69a5d-6f88-4cf2-b0d2-f9e5143d992b>; <http://english.customs.gov.cn/newsroom/statisticsdetail/82839017-47c1-49cb-8da6-ab6653bb4504>.
42. Подробнее см. например: Ли Кэцян: порт Пирей будет превращен в жемчужину сотрудничества Китая с Грецией и ЕС. URL: [http://russian.news.cn/china/2014-06/21/c\\_133424547.htm](http://russian.news.cn/china/2014-06/21/c_133424547.htm).
43. В 2007 г. из Китая в Европу было перевезено 15 млн т ТЕУ, большая часть морским путем. При этом на транзит через Россию пришлось 100 тыс т, или менее 1 процента всех перемещенных грузов. По прогнозам, в 2016 г. китайский грузопоток в Европу составит 35 млн т. URL: <http://urfotrans.ru/articles/article/75s.globaltimes.cn/soccer/index.htm>.
44. Объем грузоперевозок через погранпереход Алтынколь–Хоргос будет увеличен. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/za-rubezhom/obem-gruzoperevozok-cherez-pogranperehod-altynkol-horgos-budet-uvlichenin>.
45. В Мадрид прибыл первый железнодорожный состав Иу — Синьцзян — Европа. URL: [http://russian.news.cn/importnews/2014-12/10/c\\_133844180.htm](http://russian.news.cn/importnews/2014-12/10/c_133844180.htm).
46. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content\\_34914830.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34914830.htm).
47. URL: [http://world.lb.ua/news/2013/08/06/217840\\_kitay\\_germaniya\\_pustili\\_poezda.html](http://world.lb.ua/news/2013/08/06/217840_kitay_germaniya_pustili_poezda.html).
48. China-Europe Trains Transports Some USD5 billion Worth of Goods in 2014. URL: <http://english.customs.gov.cn/Statics/13186f97-af87-45bb-ba58-4b771d049542.html>.
49. Подсчеты по сайтам chinatour.net и tutu.ru и. URL: [http://www.tutu.ru/poezda/view\\_d.php?np=23551d60](http://www.tutu.ru/poezda/view_d.php?np=23551d60); <http://chinatour.net/train/Checi.php?Checi=Г177>.
50. См. сайт [www.tutu.ru](http://www.tutu.ru).
51. Маршрут поезда 0033 Пекин-Улан-Батор-Москва URL: [http://www.tutu.ru/poezda/view\\_d.php?np=46e77f0c](http://www.tutu.ru/poezda/view_d.php?np=46e77f0c); О создании «транспортного коридора на базе Улан-Баторской железной дороги» высшие руководители РФ, КНР и Монголии говорили на полях саммита ШОС в Уфе URL: <http://sco-russia.ru/transcripts/20150709/1013603180.html>.
52. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1015/c95181-8795343.html>.
53. Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/49433>.
54. Пробл. Дальнего Востока. 2014. № 3. С. 89–91.
55. URL: <http://www.pravda.ru/economics/rules/globalcooperation/02-05-2014/1206269-china-0/>; <http://russian.people.com.cn/n/2014/0715/c95181-8755637.html>.
56. URL: <http://politobzor.net/show-18824-kitay-nameren-masshtabno-investirovat-v-krym.html>.
57. В марте 2015 г., выступая перед журналистами после окончания сессии ВШП, Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян заявил, что вопрос Крыма, за которым «стоит комплекс причин», должен решаться путем диалога. URL: <http://ria.ru/world/20150315/1052604152.html>. Тем самым де-факто подтверждена позиция КНР, согласно которой Пекин «уважает территориальную целостность Украины», но одновременно не разделяет тезис о «российской аннексии Крыма», считает украинский кризис «имеющим свои причины» и не участвует в политике антироссийских санкций.
58. См. например: *Pan Zhiping*. Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia. URL: [http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content\\_7243440.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243440.htm); Лукин. А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. URL: [http://igpi.ru/bibl/other\\_articl/1406820606.html](http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html).
59. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>.
60. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/PyhhPKOjP2Lj5IJmFSa5CWlgaHxRxA6.pdf>.
61. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zewlzxd/t1189263.htm>; <http://www.interfax.ru/400597>.
62. Ван Ивэй. Три важных аспекта поездки Ли Кэцяна в Россию. «Жэньминь жибао», 17.10.2014. URL: <http://inosmi.ru/foreast/20141017/223738019.html>.
63. Минфин: Россия стала соучредителем АБИИ. URL: <http://www.baltinfo.ru/2015/04/14/Minfin-Rossiya-stala-souchreditelem-ABII-488961>.