

Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь»

УДК 339.9(470+571+574+510)
ББК 65.5(2Рос+5Каз+5Кит)
П-130

DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-93-105

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук, МГИМО МИД России
(119454, Россия, проспект Вернадского, 76),
кафедра международных экономических отношений и
внешнеэкономических связей (МЭО и ВЭС)
им. Н.Н. Ливенцева – доцент,
e-mail: egor_pak@mail.ru

Аннотация

Региональным проектом, способным оказать существенное влияние на реализацию транзитного потенциала России и Казахстана, стал Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) – сухопутное “плечо” масштабной инициативы “Один пояс, один путь”, предложенной Китаем в 2013 г. В статье установлено, что китайские инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру двух стран главным образом направлены на строительство трубопроводов, железнодорожных и автомобильных дорог, а также создание транспортно-логистических хабов. При этом выявлено преобладание двустороннего формата в сотрудничестве России и Казахстана с КНР в области транспорта и логистики, что в определённой мере препятствует выработке инклюзивной позиции двух стран в формате ЕАЭС-Китай. С другой стороны, благодаря гибкости такого формата по темпам инфраструктурного строительства с участием китайских инвесторов Казахстан существенно превосходит Россию. Вместе с тем комплексная реализация транзитного потенциала этих стран с учётом перспектив, связанных с инициативой “Один пояс, один путь”, возможна лишь при условии выработки единых норм, подходов и регулятивных механизмов в области транзитных перевозок, а также строительства инфраструктурных объектов регионального значения в контексте Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Ключевые слова: ЕАЭС, Россия, Казахстан, КНР, “Один пояс, один путь”, Экономический пояс Шёлкового пути, инфраструктурное строительство.

Rethinking Chinese involvement in infrastructure building in Russia and Kazakhstan under the Belt and Road Initiative

Egor Vadimovich PAK,
Candidate of Economic Sciences, Moscow State Institute of International Relations
(MGIMO University) (Vernadskogo prospekt, 76, Moscow, 119454), Department of Foreign Economic Relations and Foreign Affairs named after N.N. Liventsev – Associate Professor,
e-mail: egor_pak@mail.ru



Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) announced by China in 2013 can significantly contribute to the fulfillment of Russia's and Kazakhstan's transit potential. Chinese investments in their transport and logistics infrastructure are mainly channeled into the construction of pipelines, railways, roads and hubs. However, the bilateral transport and logistics cooperation between Moscow and Nur-Sultan - members of the Eurasian Economic Union (EAEU) - with Beijing prevails and might hamper the emergence of the EAEU-China inclusive dialogue. On the other hand, such flexibility has allowed Kazakhstan to outperform Russia in the infrastructure construction supported by the Chinese investors. However, fulfillment of Russia's and Kazakhstan's transit potential taking into account the EAEU and BRI prospects is subject to the implementation of common norms, approaches and regulations in the transit transport area as well as creation of regional hubs.

Keywords: EAEU, Russia, Kazakhstan, China, "One belt, one way", Silk Road Economic Belt, infrastructure construction.

Россия и Казахстан с одной стороны, и Китай – с другой, в целом заинтересованы в амбициозном проекте сопряжения своих транспортно-логистических систем в связи с возросшими геополитическими и геоэкономическими рисками. В 2015 г. президент России В. Путин озвучил идею "сосуществования и взаимодополняемости" или сопряжения Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС)¹. В 2016 г. Казахстан и Китай представили План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики "Нұрлы жол" (в переводе с казахского "Светлый путь") и ЭПШП². В 2018 г. было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, в котором особый акцент сделан на сфере транспортной инфраструктуры, но уже с учётом интересов всех стран Союза³.

В процессе сопряжения Китай получает гарантированную и более быструю сухопутную доставку своих грузов в Европу и рынок сбыта на территории стран ЕАЭС. В свою очередь, Россия и Казахстан могут рассчитывать на китайские инвестиции в собственную транспортно-логистическую инфраструктуру из Фонда Шёлкового пути, который составляет 40 млрд долл., от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, который выделил на весь проект 100 млрд долл., а также банков и финансовых организаций КНР, в том числе государственных (например, "большой четвёрки" государственных банков). Ожидается, что полная реализация транспортно-логистического вектора проекта "Один пояс, один путь" может сократить время доставки груза по территории вовлечённых в инициативу стран, в том числе России и Казахстана, в среднем на 12% и увеличить объём соответствующей взаимной торговли на 2,8-9,7%⁴.

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ СОПРЯЖЕНИЯ ЕАЭС И ЭПШП

Выявлено, что при, на первый взгляд, схожести интересов, имеет место определённое расхождение в дискурсе российских и казахстанских исследователей о смысловой нагрузке инициативы “Один пояс, один путь” и, как следствие, перспектив её влияния на экономику России и Казахстана⁵.

Так, ряд российских экспертов склонны рассматривать его, в первую очередь, как геополитический, способный создать новый центр силы в контексте концепции многополярности, тем самым противопоставляя Россию и её партнёров по Союзу – “коллективному Западу”⁶. Другие выражают опасения по поводу перспективы превращения Казахстана в “сырьевую и логистическую базу” Китая⁷. Представляется, что такая трактовка вызвана тем, что остаётся неясной практическая возможность сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы⁸. Однако существует точка зрения, что ЭПШП всё же имеет в основном экономическое содержание и не является “политическим поясом” или “поясом безопасности”⁹.

Казахстанские эксперты, акцентируя внимание на стремлении властей Казахстана сохранить национальный суверенитет, преимущественно апеллируют к экономическому характеру взаимодействия, в первую очередь инфраструктурному¹⁰. Так, например, ЭПШП рассматривается как проект, нацеленный на создание современных “транспортно-транзитных коридоров” для обеспечения доставки грузов в направлении КНР-Европа¹¹. Вместе с тем есть мнение о стремлении Поднебесной распространить своё политическое влияние на страны вдоль “Одного пояса, одного пути”¹².

В свою очередь, инфраструктурное строительство на территории России и Казахстана в рамках реализации проекта может способствовать повышению “связности” территорий двух стран в системе международных транспортных коридоров, что, в свою очередь, может привести к их большей вовлечённости в международную торговлю¹³. Синхронизация подходов Москвы и Нур-Султана к сопряжению с ЭПШП может непосредственно привести к формированию транзитной экономики двух стран¹⁴. Появление современных транспортно-логистических объектов, построенных с участием инвесторов из Поднебесной, может также стать важным фактором обеспечения экономической безопасности России и Казахстана, но уже в формате ЕАЭС¹⁵.

Однако в условиях возросшей геополитической напряжённости между Россией и Западом, усиления односторонних протекционистских настроений (в частности, со стороны США в отношении Китая), а также “замедления” экономики Китая представляется, что такой однозначный подход представляется определённым упрощением. Например, учитывая возросшую инвестиционную активность, КНР активно “отвоёвывает” регион у России и Запада¹⁶. Исходя из этого, “Один пояс, один путь” всё же является “геополитическим проектом, но базирующимся



на определённом экономическом фундаменте”¹⁷. Вместе с тем успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП во многом будет зависеть от того, возобладает ли многосторонний формат (в рамках ЕАЭС как объединения) над двусторонним (Россия-КНР и Казахстан-КНР)¹⁸.

Таким образом, учитывая комплекс экзогенных и эндогенных факторов, представляется справедливым акцентировать важность инклюзивного подхода к развитию экономического фундамента инициативы “Один пояс, один путь” и её сухопутного “плеча” ЭПШП на территории России и Казахстана, главным образом в контексте инфраструктурного направления. Представляется, что реализация данного направления через создание благоприятных организационно-экономических условий для сухопутного транзита по своей территории в направлении КНР-Европа может способствовать усилению роли Москвы и Нур-Султана в международной торговле и мировой экономике.

ОСОБЕННОСТИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И КАЗАХСТАНА С КИТАЕМ В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ “ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ”

Реализация инициативы “Один пояс, один путь” в 2013-2019 гг. обошлась Китаю в 545 млрд долл., из которых 15 млрд долл. непосредственно пришлось на транспортно-логистическую отрасль¹⁹. Расходы китайских банков и государственных финансовых структур на проект составили около 90 млрд долл.²⁰. Так, “большая четвёрка” государственных банков КНР (China Construction Bank, Industrial & Commercial Bank of China, Agricultural Bank of China, Bank of China) обеспечила более 50% финансирования проекта²¹. По оценкам аналитиков Morgan Stanley, совокупные расходы Поднебесной на проект к 2027 г. могут составить 1,3 трлн долл.²².

На сегодняшний день Китай является одним из главных внешнеторговых партнёров России и Казахстана. Так, доля КНР в российском экспорте и импорте товаров в 2019 г. составила 13,3% (первое место) и 22,2% (первое место), а в казахстанском – 13,5% (второе место после Италии) и 17% (второе место после России) соответственно²³. По данным Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), в 2019 г. на Китай пришлось 14,3% совокупного товарного экспорта и 24,4% совокупного товарного импорта ЕАЭС²⁴.

Казахстан остаётся главным реципиентом китайских инвестиций среди стран ЕАЭС. По данным ЕАБР, на него пришлось около 70% всех накопленных в Союзе прямых вложений КНР, тогда как на Россию – около 25%²⁵. При этом приток ПИИ в Казахстан из Поднебесной в 2019 г. составил 1,7 млрд долл., а в Россию – 136 млн долл.²⁶ Отличительная черта инвестирования Китая в Казахстан и другие страны Центральной Азии (данная тенденция заметна с середины 2000-х годов) – преобладание кредитов: связанных, низкопроцентных (1,5–3%), долгосрочных

(до 20 лет) и предусматривающих льготный период²⁷. Так, по состоянию на 1-е полугодие 2020 г. объём государственного долга Казахстаном перед КНР составил около 10,2 млрд долл., или около 6% ВВП страны²⁸.

При этом важной особенностью внешнеэкономической стратегии Китая при инвестировании в инфраструктурное строительство за рубежом стало условие, по которому Пекин получает возможность привлечения в реализуемый проект собственной рабочей силы, тем самым решая проблему занятости внутри страны, готовой продукции (в том числе строительной техники и других комплектующих) и технологий²⁹. Уже сегодня китайские рабочие преобладают в структуре иностранной рабочей силы в Казахстане: в 2010-2017 гг. в страну прибыло около 100 тыс. рабочих из Поднебесной, а их доля в общей структуре трудовых мигрантов выросла с 27% в 2013 г. до 43% в 2017 г.³⁰ В 2018-2019 гг. численность китайских рабочих сократилась почти в 3 раза и составила 4,3 тыс. чел.³¹

Установлено, что треть всех накопленных инвестиций в транспортно-логистическую отрасль Казахстана приходится на китайских инвесторов (около 5 млрд долл.), а главным инструментом служат прямые капиталовложения. По итогам 1-го полугодия 2019 г. они составили 9,1 млрд долл., или 60,0% всех инвестиций КНР, против, например, 2,9 млрд долл. (20%) в 2016 г., тогда как на кредиты и займы (в 2013–2016 гг. в среднем 70% всех инвестиций) пришлось около 41%³². Так, с участием китайских инвесторов уже созданы, осуществляются или находятся на стадии разработки 55 крупных объектов (из них 6 инфраструктурных) на сумму 27,6 млрд долл., реализация которых создаст 20 тыс. новых рабочих мест³³.

Китайские инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру России и Казахстана направлены преимущественно на строительство трубопроводов, железнодорожных и автомобильных дорог, а также транспортно-логистических хабов.

К наиболее значимым проектам в области транспорта и логистики, реализованным в Казахстане с участием инвесторов из КНР, можно отнести следующие. Так, в 2006 г. был построен нефтепровод Атасу-Алашанькоу, который соединил нефтяные месторождения Центрального Казахстана с перерабатывающими мощностями в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР. В 2015 г. запущен крупнейший магистральный газопровод Казахстана Бейнеу-Бозой-Шымкент, а в 2018 г. принято решение о расширении его пропускной способности с 10 до 15 млрд кубометров путём введения высокотехнологичных компрессорных станций.

В 2012 г. была полностью сдана в эксплуатацию железнодорожная станция Алтынколь – вторая точка перехода на казахстанско-китайской границе после функционирующей ещё со времён СССР станции Достык. Алтынколь стала крупнейшей пограничной станцией Казахстана, состоящей как из путей колеи 1520 мм, так и 1435 мм с общей протяжённостью станционных путей 32 км.³⁴ В свою очередь,



железная дорога Жетыген-Коргас (293 км) соединила возводимый также на инвестиции из КНР “сухой порт Хоргос” со станцией Алтынколь и интегрировала новый погранпереход в железнодорожную сеть Казахстана.

В 2017 г. завершено строительство казахстанского участка (2787 км) автокоридора “Западная Европа – Западный Китай” по маршруту Коргас-Алматы-Кордай-Тараз-Шымкент-Кызылорда-Актобе.

Активно идёт создание сети транспортно-логистических хабов на внешнем контуре Казахстана, в частности в Уральске и Актобе (Западный Казахстан), Павлодаре (Северо-Восточный Казахстан), Семее (Восточный Казахстан), Актау (Юго-Западный Казахстан)³⁵.

В свою очередь, Россия существенно отстаёт от Казахстана по числу реализованных инфраструктурных проектов с участием инвесторов из КНР. Например, ввод в строй российского участка автокоридора “Западная Европа – Западный Китай” (по маршруту Оренбург-Казань-Нижний Новгород-Москва-Санкт-Петербург) длиной 2233 км должен был состояться не позднее 2020 г., однако теперь это планируется не ранее 2027 г. Смещение сроков вызвано изменениями в “трассировании” дороги и несогласованными действиями профильных министерств, что ведёт к упущенным доходам (могут составить триллионы рублей) и удорожанию проекта на 20-35%³⁶.

Схожая ситуация наблюдается в другом инфраструктурном проекте – Белкомур, железнодорожной магистрали Белое море-Республика Коми-Северный Урал протяжённостью 1161 км. Договорённость о совместной реализации проекта, часто именуемого как “новый БАМ”, была достигнута в 2015 г. в ходе визита В. Путина в Китай. Данная магистраль обеспечит сухопутную опцию доставки грузов, в том числе контейнерных, в направлении КНР-Европа, в порт Архангельск и Арктику с дальнейшим выходом к Северному морскому пути. Строительство Белкомура должно было начаться в 2018 г., однако с учётом ряда замечаний со стороны профильных министерств проект должен быть актуализирован к 2023 г.³⁷

Наконец, отказ Кремля от строительства высокоскоростной магистрали Москва-Казань (составного участка высокоскоростной магистрали “Евразия” по маршруту Берлин-Варшава-Минск-Москва-Казань-Екатеринбург-Челябинск-Нур-Султан-Караганда-Достык-Урумчи-Пекин) ввиду её дороговизны и низкого ожидаемого пассажиропотока в пользу участков Москва-Санкт-Петербург (к 2024 г.) и Москва-Нижний Новгород (к 2026 г.) может негативно сказаться на перспективах организации высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. Участие китайской стороны в строительстве линии Москва-Казань не ограничивалось предоставлением кредита (400 млрд руб.), но включало трансфер технологий и поставок специализированного подвижного состава из КНР. Стоимость предлагаемой Пекином магистрали “Евразия” оценивается в 1 триллион юаней, а пассажиропоток по ней к 2050 г. может составить 90 млн человек, а грузопоток – 15 млн т³⁸.

На сегодняшний день одним из наиболее успешных примеров российско-китайского сотрудничества в области инфраструктурного строительства служит международный транспортно-логистический центр “Белый Раст” (Московская область). Китайской стороне в проекте принадлежит 49%, которые она купила в 2016 г. за 1,95 млрд руб.³⁹ Названный центр при максимальной загрузке способен обслуживать до 725 тыс. TEU ежегодно, а также должен стать одним из опорных распределительных и таможенных хабов в России для товаров, следующих в контейнерах по международным (в направлении КНР-РФ и КНР-Европа) и внутрироссийским маршрутам. В июле 2020 г. транспортно-логистический центр принял первый грузовой поезд из Китая с 42 контейнерами⁴⁰.

Таким образом, выявлено, что в области инфраструктурного строительства с участием китайских инвесторов Казахстан значительно опережает Россию. С одной стороны, это является следствием государственной политики “открытых дверей” для инвестиций из Поднебесной, а в ряде случаев – более высокой эффективности управленческих решений.

* * *

Развитию транзитного потенциала России и Казахстана в контексте реализации проекта “Один пояс, один путь” препятствует ряд общих проблем, таких как отсутствие чётких рамок, условий и сроков его завершения.

Представляется, что важным препятствием в этом направлении становится и преобладание двустороннего формата в экономическом сотрудничестве Китая со странами региона, в том числе инфраструктурном. На сегодняшний день сферы транспорта и логистики не входят в компетенцию Евразийской экономической комиссии. Соответственно, этот орган не уполномочен вести переговоры о сотрудничестве с Китаем от имени всего Союза. Данный факт также вызывает определённый конфликт интересов между Россией и Казахстаном, так как Москва стремится вывести процесс экономического взаимодействия с Китаем в рамках инициативы “Один пояс, один путь” с двустороннего на формат ЕАЭС-КНР, а Нур-Султан настаивает на большей свободе двусторонних отношений. В свою очередь, в ходе реализации собственной региональной экономической политики Китай также склонен придерживаться двустороннего формата взаимодействия, основа которого – проекты на территории России и Казахстана с преобладанием китайских инвестиций.

В отсутствие единой транспортной политики ЕАЭС и, что более важно – общих подходов и регулятивных инструментов реализации транзитного потенциала ЕАЭС, и в России, и в Казахстане действуют национальные программы развития транспортно-логистической инфраструктуры. Так, принятая Нур-Султаном программа новой экономической политики “Нұрлы жол” содержит положение о создании эффективной национальной транспортно-логистической инфраструктуры



(в том числе в контексте плана сопряжения с КНР), однако не подразумевает координации действий с российской стороной и строительства инфраструктурных объектов масштаба всего ЕАЭС (например, в его “узловых” точках).

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций. 2016. Т. 11. № 3. С. 68.

² О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики “Нұрлы жол” и строительства “Экономического пояса Шёлкового пути” между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики [Электронный ресурс]. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518> (дата обращения: 10.11.2020).

³ Подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР [Электронный ресурс]. URL: www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx (дата обращения: 11.11.2020).

⁴ Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров, Всемирный банк, 2020, С. 5. [Электронный ресурс]. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (дата обращения: 16.11.2020).

⁵ Зуенко И.Ю. Один “Пояс”, два пути: восприятие китайских интеграционных инициатив в России и Казахстане (2014-2017) // Россия и АТР. 2018. № 1. С. 123-127.

⁶ Bordachev T. The Great Win-Win Game // Russia in Global Affairs. 2016. No. 4. [Electronic resource]. URL: <https://eng.globalaffairs.ru/number/The-Great-Win-Win-Game-18395> (accessed 15.11.2020).

⁷ Кашин В.Б., Королёв А.С. Помощь КНР странам Центральной Азии // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 3. С. 83.

⁸ Анохов И.В., Суходолов А.П. Проект “Один пояс – один путь”: гармонизация долгосрочных интересов России и Китая // Вестник МГИМО-Университета. 2019. №3 (66). С. 89-110.

⁹ Островский А.В. Перспективы сопряжения проектов Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза // Вестник Российской Академии наук. 2017. Т. 87. № 11. С. 983.

¹⁰ Сыроежкин К.Л. Проблемы сопряжения ЭПШП и “Нұрлы жол”. В Постсоветское пространство: роль внешнего фактора. Сборник статей. Отв. ред.: Крылов А.Б., Кузнецов А.В., Чуфрин Г.И. – М.: ИМЭМО РАН, 2018. – сс. 198-214; Kassenova N. China’s Silk Road and Kazakhstan’s Bright Path: Linking Dreams of Prosperity // Asian Policy. 2017. No. 24. P. 110-116.

¹¹ Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У., Азатбек Т.А., Садыков Б.Э. Факторы воздействия китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути на экономику Казахстана // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. № 7. С. 190-202.

¹² Сыроежкин К.Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2. С. 37-55; Регион и его фобии [Электронный ресурс]. URL: <https://expertonline.kz/a16155/> (дата обращения 13.11.2020).

¹³ Зоидов К.Х., Медков А.А. Китайская инициатива “Пояс и путь” – основа эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии (обзор научных подходов), под ред. ред. чл.-корр. РАН Цветкова В.А. – М.: Институт проблем рынка РАН, 2020. – 146 с.; Акаев А.А., Давыдова О.И., Малков А.С., Шульгин С.Г. Моделирование перспективных торгово-транспортных коридоров в рамках проектов “Один пояс – один путь” // Экономика региона. 2019. Т. 15. № 4. С. 981-995.

¹⁴ Цветков В.А., Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Транзитная экономика: теория, методология, практика. – М.: Экономическое образование, 2019. – 494 с.

¹⁵ Экономическая безопасность ЕАЭС: монография, под ред. И.В. Андроновой. – М.: РУДН, 2020. – 430 с.

¹⁶ Laruelle M. China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia // Central Asia Program, George Washington University, 2018. [Electronic resource]. URL: https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2017/12/OBOR_Book.pdf (accessed 15.11.2020).

¹⁷ Sidaway J., Woon C. Chinese Narratives on “One Belt, One Road” in Geopolitical and Imperial Contexts // *The Professional Geographer*. 2017. Vol. 59. No. 4. P. 4; Sternberg T., Ahearn A. McConnell, F. Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: the Role of Landscape and the Politics of Infrastructure // *Land*. 2017. Vol. 6, No. 3. P. 11.

¹⁸ Ефременко Д.В., Подберёзкина О.А., Шаронова В.Г. Плоды сопряжения // *Международные процессы*. 2018. Т. 16. № 1. С. 165.

¹⁹ The Belt and Road After COVID-19. *The Diplomat*. [Electronic resource]. URL: <https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/> (accessed 15.11.2020).

²⁰ Дейч Т.Л. Место Африки в инициативе Китая “Один пояс, один путь” // *Мировая экономика и международные отношения*. 2020. Т. 64. № 2. С. 119.

²¹ Financing and Funding for the Belt & Road Initiative. *Belt and Road News*. [Electronic resource]. URL: <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/> (accessed 15.11.2020).

²² Дейч Т.Л. Место Африки в инициативе Китая “Один пояс, один путь” // *Мировая экономика и международные отношения*. 2020. Т. 64. № 2. С. 119.

²³ Рассчитано автором на основе данных International Trade Centre. URL: <https://www.trademap.org> (accessed 15.11.2020).

²⁴ Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза за январь-декабрь 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2020/Analytics_E_201912_180.pdf (дата обращения: 15.11.2020).

²⁵ ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций, 2017. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2017. – С. 6.

²⁶ Foreign Direct Investment: Inward and Outward Flows and Stock. [Electronic resource]. UNCTADStat. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=96740> (accessed 15.11.2020).

²⁷ Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2016. – С. 16.



²⁸ Аналитическая информация по внешнему долгу на 1 июля 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://nationalbank.kz/en/news/vneshniy-dolg> (дата обращения: 15.11.2020).

²⁹ Кашин В.Б., Королёв А.С. Помощь КНР странам Центральной Азии // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 3. С. 81.

³⁰ Какие риски для Казахстана несёт сотрудничество с Китаем? [Электронный ресурс]. URL: https://inbusiness.kz/ru/author_news/kakie-riski-dlya-kazahstana-neset-sotrudnichestvo-s-kitaem (дата обращения 15.11.2020).

³¹ В 3 раза сократилось число китайских рабочих в Казахстане [Электронный ресурс]. URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/3-raza-sokratilos-chislo-kitayskih-rabochih-kazahstane-378399/ (дата обращения: 15.11.2020).

³² China Invested \$1.5 BN in Kazakhstan's Economy. Strategy 2050. [Электронный ресурс]. URL: <https://strategy2050.kz/en/news/53721/> (accessed 13.11.2020); Китай – крупнейший инвестор в транспортную инфраструктуру РК. [Электронный ресурс]. URL: <https://kapital.kz/finance/73943/kitay-krupneyshiy-investor-v-transportnuyu-infrastrukturu-rk.html> (дата обращения: 15.11.2020).

³³ Актуальны ли антикитайские протесты в Казахстане для российских интересов? [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/aktualny-li-antikitayskie-protesty-v-kazahstane-dlya-rossiyskikh-interesov/> (дата обращения: 13.11.2020).

³⁴ Рельсы развития. [Электронный ресурс]. URL: <https://expertonline.kz/a15569/> (accessed 19.11.2020).

³⁵ Промышленная политика, под ред. А.С. Булатова. – М.: КноРус, 2020. – С. 447-448.

³⁶ На пути из Китая в Европу встала бюрократическая стена. [Электронный ресурс]. URL: http://www.ng.ru/economics/2020-02-13/1_7794_road.html (дата обращения: 19.11.2020).

³⁷ Правительство РФ к 2023 г. планирует актуализировать проект ж/д линии “Белкомур”. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax-russia.ru/NorthWest/main.asp?id=1096588> (дата обращения: 19.11.2020).

³⁸ Стоимость ВСМ “Евразия” составит 1 триллион юаней. [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/amp/infrastructure/1423334/> (дата обращения: 19.11.2020).

³⁹ Порт Инкоу приобретёт ТЛЦ “Белый Раст”. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3136174> (дата обращения: 19.11.2020).

⁴⁰ Сделай свой груз. [Электронный ресурс]. URL: <https://expert.ru/expert/2020/29/sdelaj-svoj-gruz/> (дата обращения: 19.11.2020).

БИБЛИОГРАФИЯ / REFERENCES

Акаев А.А., Давыдова О.И., Малков А.С., Шульгин С.Г. Моделирование перспективных торгово-транспортных коридоров в рамках проектов “Один пояс – один путь” // Экономика региона. – 2019. – Т. 15. – №4. – С. 981-995.

Анохов И.В., Суходолов А.П. Проект “Один пояс – один путь”: гармонизация долгосрочных интересов России и Китая // Вестник МГИМО-Университета. – 2019. – №3 (66). – С. 89-110.



Дейч Т.Л. Место Африки в инициативе Китая “Один пояс, один путь” // Мировая экономика и международные отношения. – 2020. – Т. 64. – №2. – С. 118-127.

Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2016. – 59 с.

ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций, 2017. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2017. – 72 с.

Ефременко Д.В., Подберёзкина О.А., Шаронова В.Г. Плоды сопряжения // Международные процессы. – 2018. – Т. 16. – № 1. – С. 160-176.

Зоидов К.Х., Медков А.А. Китайская инициатива “Пояс и путь” – основа эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии (обзор научных подходов), под ред. ред. чл.-корр. РАН Цветкова В.А. – М.: Институт проблем рынка РАН, 2020. – 146 с.

Зуенко И.Ю. Один “Пояс”, два пути: восприятие китайских интеграционных инициатив в России и Казахстане (2014-2017) // Россия и АТР. – 2018. – № 1. – С. 118-132.

Кашин В.Б., Королёв А.С. Помощь КНР странам Центральной Азии // Мировая экономика и международные отношения. – 2018. – Т. 62. – №3. – С. 78-85.

Островский А.В. Перспективы сопряжения проектов Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза // Вестник Российской Академии наук. – 2017. – Т. 87. – № 11. – С. 974-985.

Постсоветское пространство: роль внешнего фактора. Сборник статей. Отв. ред.: Крылов А.Б., Кузнецов А.В., Чуфрин Г.И. – М.: ИМЭМО РАН, 2018. – 241 с.

Промышленная политика: монография, под ред. А.С. Булатова. – М.: КноРус, 2020. – 496 с.

Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У., Азатбек Т.А., Садыков Б.Э. Факторы воздействия китайской инициативы Экономического пояса Шёлкового пути на экономику Казахстана // Бюллетень науки и практики. – 2019. – Т.5. – №7. – С. 190-202.

Скриба А.С. Сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций. – 2016. – Т. 11. – № 3. – С. 67-81.

Сыроежкин К.Л. Сопряжения ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. – 2016. – №2. – С. 37-55.

Цветков В.А., Зиядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. Транзитная экономика: теория, методология, практика. – М.: Экономическое образование, 2019. – 494 с.

Экономическая безопасность ЕАЭС: монография, под ред. И.В. Андроновой. – М.: РУДН, 2020. – 430 с.

Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров. [Электронный ресурс]. // Всемирный банк, 2020. – 167 с. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (дата обращения: 16.11.2020).

Kassenova N. China’s Silk Road and Kazakhstan’s Bright Path: Linking Dreams of Prosperity // Asian Policy. 2017. – No. 24. – P. 110-116.



Laruelle M. China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia. [Electronic resource]. // Central Asia Program, George Washington University, 2018. – 184 p. URL: https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2017/12/OBOR_Book_.pdf (accessed 15.11.2020).

Sidaway J., Woon C. Chinese Narratives on “One Belt, One Road” in Geopolitical and Imperial Contexts // *The Professional Geographer*. 2017. – Vol. 59. – No. 4. – P. 1-13.

Sternberg T., Ahearn A. McConnell, F. Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: the Role of Landscape and the Politics of Infrastructure // *Land*. 2017. – Vol. 6. – No. 3. – P. 1-16.

BIBLIOGRAPHY / REFERENCES

Akaev A.A., Davy`dova O.I., Malkov A.S., Shul`gin S.G. Modelirovanie perspektivny`x torгово-transportny`x koridorov v ramkax proektov “Odin poyas – odin put” // *E`konomika regiona*. – 2019. – T. 15. – №4. – S. 981-995.

Anoxov I.V., Suxodolov A.P. Proekt “Odin poyas – odin put”: garmonizaciya dolgosrochny`x interesov Rossii i Kitaya // *Vestnik MGIMO-Universiteta*. – 2019. – №3 (66). – S. 89-110.

Dejch T.L. Mesto Afriki v iniciative Kitaya “Odin poyas, odin put” // *Mirovaya e`konomika i mezhdunarodny`e otnosheniya*. – 2020. – T. 64. – №2. – S. 118-127.

Glinkina S.P., Turaeva M.O., Yakovlev A.A. Kitajskaya strategiya osvoeniya postsovetskogo prostranstva i sud`ba Evrazijskogo soyuza: Doklad. – M.: Institut e`konomiki RAN, 2016. – 59 s.

EAE`S i strany` Evrazijskogo kontinenta: monitoring i analiz pryamy`x investicij, 2017. – SPb.: CII EABR, 2017. – 72 s.

Efremenko D.V., Podberyozkina O.A., Sharonova V.G. Plody` sopryazheniya // *Mezhdunarodny`e processy`*. – 2018. – T. 16. – № 1. – С. 160-176.

Zoidov K.X., Medkov A.A. Kitajskaya iniciativa “Poyas i put” – osnova e`volyucionnogo razvitiya i sopryazheniya infrastruktorno-integracionny`x proektov na prostranstve Bol`shoj Evrazii (obzor nauchny`x podxodov), pod red. red. chl.-korr. RAN Czvetkova V.A. – M.: Institut problem ry`nka RAN, 2020. – 146 s.

Zuenko I.Yu. Odin “Poyas”, dva puti: vospriyatie kitajskix integracionny`x iniciativ v Rossii i Kazaxstane (2014-2017) // *Rossiya i ATR*. – 2018. – № 1. – S. 118-132.

Kashin V.B., Korolyov A.S. Pomoshh` KNR stranam Central`noj Azii // *Mirovaya e`konomika i mezhdunarodny`e otnosheniya*. – 2018. – T. 62. – №3. – S. 78-85.

Ostrovskij A.V. Perspektivy` sopryazheniya proektov E`konomicheskogo poyasa Shyolkovogo puti i Evrazijskogo e`konomicheskogo soyuza // *Vestnik Rossijskoj Akademii nauk*. – 2017. – T. 87. – № 11. – S. 974-985.

Postsovetskoe prostranstvo: rol` vneshnego faktora. Sbornik statej. Otv. red.: Kry`lov A.B., Kuznecov A.V., Chufirin G.I. – M.: IME`MO RAN, 2018. – 241 s.

Promy`shlennaya politika: monografiya, pod red. A.S. Bulatova. – M.: KnoRus, 2020. – 496 s.

Raimbekov Zh.S., Sy`zdy`kbaeva B.U., Azatbek T.A., Sady`kov B.E`. Faktory` vozdeystviya kitajskoj iniciativy` E`konomicheskogo poyasa Shyolkovogo puti na e`konomiku Kazaxstana // *Byulleten` nauki i praktiki*. – 2019. – T.5. – №7. – S. 190-202.

Skriba A.S. Sopryazhenie EAE'S i E'konomicheskogo poyasa Shyolkovogo puti: interesy' uchastnikov i vy'zovy' realizacii // Vestnik mezhdunarodny'x organizacij. – 2016. – T. 11. – № 3. – С. 67-81.

Sy'roezhkin K.L. Sopryazhenie EAE'S i E'PSHP // Rossiya i novy'e gosudarstva Evrazii. – 2016. – №2. – С. 37-55.

Czvetkov V.A., Ziyadullaev N.S., Zoidov K.X., Medkov A.A. Tranzitnaya e'konomika: teoriya, metodologiya, praktika. – M.: E'konomicheskoe obrazovanie, 2019. – 494 s.

E'konomicheskaya bezopasnost' EAE'S: monografiya, pod red. I.V. Andronovoj. – M.: RUDN, 2020. – 430 s.

E'konomika Odnogo poyasa, odnogo puti. Vozmozhnosti i riski transportny'x koridorov. [E'lektronny'j resurs]. // Vsemirny'j bank, 2020. – 167 c. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (data obrashheniya: 16.11.2020).

Kassenova N. China's Silk Road and Kazakhstan's Bright Path: Linking Dreams of Prosperity // Asian Policy. 2017. – No. 24. – R. 110-116.

Laruelle M. China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia. [Electronic resource]. // Central Asia Program, George Washington University, 2018. – 184 p. URL: https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2017/12/OBOR_Book_.pdf (accessed 15.11.2020).

Sidaway J., Woon C. Chinese Narratives on “One Belt, One Road” in Geopolitical and Imperial Contexts // The Professional Geographer. 2017. – Vol. 59. – No. 4. – P. 1-13.

Sternberg T., Ahearn A., McConnell, F. Central Asian ‘Characteristics’ on China's New Silk Road: the Role of Landscape and the Politics of Infrastructure // Land. 2017. – Vol. 6. – No. 3. – P. 1-16.

