

УДК 339.9+339.5

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС
ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ВОЗМОЖНОСТИ И УГРОЗЫ ДЛЯ СТРАН ЕАЭС И
ШОС**

Горда А. С., Горда О. С.

*Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация
e-mail: alx777@mail.ru*

Выделены и проанализированы предпосылки реализации проекта «Евразийский экономический пояс шелкового пути», определены основные задачи и потенциальные эффекты его реализации. Показано, что основные количественные и качественные характеристики предлагаемого КНР проекта способны трансформировать структуру международных экономических отношений в Евразии и обусловить формирование принципиально новых возможностей и угроз социально-экономического развития стран ЕАЭС и ШОС.

Ключевые слова: Евразийский экономический пояс шелкового пути, интеграция, зона свободной торговли, международное экономическое сотрудничество, международные инфраструктурные проекты, экономический рост.

ВВЕДЕНИЕ

Усилия руководства КНР по формированию экономического пояса Великого шелкового пути следует рассматривать как реализацию комплекса механизмов и инструментов укрепления и расширения геостратегических позиций КНР на базе интеграционного сотрудничества в евразийском интеграционном пространстве. В перспективе планируется формирование единого рынка стран Евразии по аналогии с ВТО. Безусловно, практическая реализация столь масштабной и амбициозной идеи способна вывести на качественно новый уровень механизмы интеграционного взаимодействия стран Евразии, повысить эффективность реализации их экономических потенциалов, кардинально изменить расстановку сил в мировой экономической системе и масштабы геополитического влияния ведущих держав.

Китай, имея статус крупнейшего экспортера, располагая крупными финансовыми и производственными возможностями, выступает с предложением к странам Евразии перевести уровень международного экономического сотрудничества на принципиально новый уровень. Это позволит, как странам партнерам получить выгоды от экономического роста в Китае, так и КНР обеспечить себе гарантированные рынки сбыта и снабжения для стимулирования дальнейшего экономического развития.

Предпосылки для реализации проекта экономического пояса шелкового пути сформировались в результате коренных трансформаций в структуре современного мирового хозяйства. После финансово-экономического кризиса 2008–2009 гг. в первую очередь страны БРИКС стали «точками роста» мировой экономики. Во время того, как страны Запада имеют значительные сложности с преодолением

кризисных тенденций в национальных экономических системах, Россия и Китай смогли обеспечить усиление своих экономических и геостратегических позиций в евразийском и азиатском регионе соответственно. Четко просматривается тенденция формирования новых полюсов влияния, наблюдаются трансформационные сдвиги мировых центров экономического развития с Запада на Восток, с Атлантики в Евразию и Азиатско-тихоокеанский регион.

В последние десятилетия неоднократно высказывались инициативы и предпринимались попытки возрождения шелкового пути – древней торговой магистрали, соединяющей страны Запада и Востока. В качестве примера следует отметить программу по созданию международного транспортного коридора Азия – Кавказ – Европа «ТРАСЕКА». Данный проект был разработан и согласован еще в 1998 году и предусматривал участие двенадцати центральноазиатских и кавказских стран в создании транспортного коридора в обход Российской Федерации, соединяющего Китай и Монголию с одной стороны и Европейские страны с другой стороны. Однако, несмотря на поддержку США, программа «ТРАСЕКА» не получила практической реализации.

Еще одной американской инициативой в данном контексте является озвученная в 2011 г. концепция создания «Нового шелкового пути». Ее составными элементами выступают: либерализация внешнеторговой деятельности на региональном уровне, формирование и развитие инфраструктурных объектов, связывающих страны Южной и Центральной Азии. В рамках данной концепции уже были реализованы первые практические шаги относительно сооружения нескольких железнодорожных и автомобильных дорог, линий электропередач. Несмотря на высокую степень риска, программа предполагает прокладку через территорию Афганистана ветки газопровода Туркмения – Пакистан – Индия и высоковольтной линии электропередач Киргизия – Таджикистан – Пакистан.

Однако все ранее инициированные проекты и программы возрождения шелкового пути несопоставимы по своим масштабам, сфере распространения и социально-экономическим последствиям с китайским проектом. Идея реализации долгосрочного, многоуровневого международного инвестиционного проекта «Евразийский экономический пояс Великого Шелкового пути» была выдвинута Председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. во время визита в Казахстан [1]. В октябре 2013 года в Индонезии была анонсирована вторая часть проекта – «Морской шелковый путь XXI века», ориентированный на активизацию сотрудничества КНР и стран Юга, Юго-Востока и Юго-Запада Азии.

Проблемы и перспективы реализации проекта нового «шелкового пути» затронуты в работах Чеклиной Т. Н.[2], Ремыги В.Н.[3], Шилиной М. Г.[4] и др. В тоже время в отечественной экономической науке недостаточно внимания уделяется исследованию влияния предложенного китайским руководством проекта на перспективы экономического развития в странах ЕАЭС и ШОС и разработке необходимых направлений корректировки социально-экономической политики под влиянием формирующихся возможностей и возникающих угроз.

Цель статьи – исследовать перспективные возможности обеспечения экономического роста и установить ключевые угрозы реализации проекта «Евразийский экономический пояс шелкового пути» для стран ЕАЭС и ШОС.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

В условиях провала попыток построения однополярного мира, возникновения определенного политического «вакуума» в международных отношениях закономерно усиливается стремление стран активизировать процессы международной экономической интеграции, в том числе в Евразийском регионе. Страны региона имеют обширный потенциал интеграционного сотрудничества, обладая обширной территорией, значительными запасами природных ресурсов и уникальными масштабами рынков сбыта. Однако отсутствие современных транспортных артерий и дезинтеграция национальных хозяйств в значительной степени снижают темпы экономического роста стран региона [5].

Предложенный проект стал логическим итогом поиска источников дальнейшего экономического роста Китая, так как развитие экономики страны сдерживается ограниченной емкостью внутреннего рынка, размеры которого несопоставимы с рынками «сверхпотребления» наиболее богатых стран мира. Реализация проекта направлена, с одной стороны, на решение внутриэкономических проблем развития КНР (в первую очередь, западных и северо-западных территорий – Нинся-Хуэйского автономного и Синьцзян-Уйгурского автономного районов, провинций Шэньси, Ганьсу и Цинхай), а с другой стороны, ориентирована на экономическую экспансию в евроазиатское пространство и решение следующих задач:

- обеспечить на основе либерализации внешнеторговых отношений расширение объемов сбыта китайских товаров, имеющих значительные конкурентные преимущества;
- расширить базу ресурсного обеспечения дальнейшего экономического развития китайской экономики за счет облегчения доступа к природным ресурсам центральноазиатских стран и России;
- оптимизировать и обезопасить маршруты транспортировки экспортируемых и импортируемых товаров, прежде всего, энергоносителей;
- улучшить имидж КНР на мировой арене на основе реализации международных образовательных и культурных проектов сотрудничества;
- сформировать условия для повышения уровня безопасности в евразийском регионе и предотвращения негативных последствий проявления терроризма, радикализма в контексте обеспечения условий экономического роста и снижения социальной напряженности в странах-участницах проекта.

Проект предполагает создание евразийского транспортного коридора (протяженностью более 12 тыс. км), формирование общего интеграционного поля развития торгово-экономических связей, научно-технического, инновационного и информационного сотрудничества между странами-участницами проекта. Предполагается интеграция всех стран ШОС в практическое поле реализации

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС...

проекта, но в части регионального кооперационного сотрудничества проект распространяется далеко за пределы Шанхайской организации сотрудничества. Экономическая зона реализации проекта может охватить почти 30 % поверхности суши Земли, свыше 4,5 млрд чел. в более чем 60 странах мира и обеспечить объем производства до 21 трлн долларов.

Цюй Син, руководитель Китайского института по изучению международных проблем, сформулировал ключевую идею реализации проекта следующим образом: «На фоне глобализации экономики все страны планеты взаимно заинтересованы друг в друге – они наслаждаются совместным процветанием и сообща несут риски, можно сказать, что отдельной стране очень трудно развиваться вне зависимости от других стран мира, поэтому необходимо придерживаться принципа взаимной выгоды и совместного выигрыша» [6].

Комплексный анализ лекции Си Цзиньпина в Назарбаев-университете и мнений, высказанных впоследствии китайскими экспертами, позволяет выделить и систематизировать потенциальные эффекты от реализации предложенного проекта (табл. 1).

Одной из фундаментальных основ реализации проекта «Евразийский экономический пояс Великого шелкового пути» выступает создание единого инвестиционного и торгово-экономического поля с принципиально новыми характеристиками, включающего пространство от Азиатско-Тихоокеанского региона до Западной Европы посредством решения многоуровневого комплекса взаимосвязанных задач.

Во-первых, это строительство, реконструкция и модернизация транспортных магистралей. В настоящее время до 80 % совокупного объема международных транспортных перевозок осуществляется морским транспортом. Руководство КНР стремится в пределах евразийского региона изменить сложившуюся ситуацию. Современный уровень развития транспортных магистралей и средств железнодорожного и автомобильного транспорта позволяют быстрее доставлять товары на значительные расстояния. Окупаться инвестиционные затраты должны в результате роста объемов товарооборота и стимулирования развития инфраструктуры стран – участниц проекта. Создание инновационной системы транспортных магистралей сформирует условия для развития сопутствующих инфраструктурных объектов, расширения логистического потенциала близлежащих территорий, роста их инвестиционной и туристической привлекательности, создания новых рабочих мест.

Во-вторых, развитие инфраструктуры и транспорта, безусловно, приведет к активизации внешнеторговых связей и поставит вопрос об обеспечении валютной стабильности и необходимости дедолларизации в международных финансовых отношениях и переходу к использованию национальных валют во взаиморасчетах. Юань может стать основной валютой «шелкового пути».

Таблица 1

Потенциальные эффекты реализации проекта
«Евразийский экономический пояс шелкового пути»

Сферы Взаимодействия	Эффекты реализации проекта
Внешняя торговля	Активизация развития внешней торговли и инвестиционной деятельности вследствие формирования благоприятных условий для взаимного торгово-инвестиционного сотрудничества на основе реализации дорожной карты комплекса мер по поэтапному снижению и последующей полной отмене ограничительных мер странами-участниками в сфере внешней торговли и международной инвестиционной деятельности
Инвестиции	
Развитие инфраструктуры	Формирование единого транспортного и телекоммуникационного инфраструктурного комплекса, объединяющего страны евразийского региона от Тихого до Атлантического океана. Активизация развития сопутствующих инфраструктурных и промышленных объектов. Оптимизация и ускорение доставки грузов в пределах Евразии
Финансовая безопасность	Расширение практики использования национальных валют стран-участниц во взаиморасчетах с целью минимизации валютных рисков, защиты национальных интересов и обеспечения финансовой безопасности вследствие снижения зависимости от действий эмитентов мировых валют
Политика и международные отношения	Качественная трансформация и переход к принципиально новому этапу развития политических отношений между странами-участниками проекта на основе равноправного обмена мнениями, взаимоуважения позиций друг друга, выработки согласованных позиций относительно ключевых проблем международных отношений
Развитие культурных и гуманитарных связей	Активизация межрегионального сотрудничества на основе развития взаимодействий в культурном и гуманитарном поле, проведения политики добрососедства и дружбы народов, недопущения конфликтов на национальной, этнической или религиозной почве

Основные транспортные магистрали Экономического пояса «шелкового» пути будут состоять из северного, центрального и южного железнодорожного коридора. Впоследствии они могут стать фундаментом для создания соответствующих автомобильных магистралей. Северный коридор протяженностью более 8 тыс. км пройдет из Западных провинций Китая через Казахстан и Россию (Оренбург, Санкт-

Петербург) к Балтийскому морю и Европе, западная ветка северного коридора через Белоруссию и Польшу (Варшаву) пройдет в Германию (Берлин) и Голландию.

Центральная ветка, наиболее сложная в реализации из-за политической ситуации и слаборазвитой или отсутствующей инфраструктуры, соединяет порты Центральной части Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии (Киргизия, Узбекистан, Туркменистан), Ираном и Турцией, а затем проходит через Балканы к Франции. Южная часть следует из Китая в Индию, Бангладеш и Мьянму, а также из КНР в Пакистан. Морской путь проекта начинается в Фучжоу, проходит через Гуанчжоу и остров Хайнань. Затем направляется к Малаккскому проливу и через Индийский океан и Индию пересекает Африканский рог (Кения) и выходит Красное и Средиземное моря.

На реализацию инфраструктурных проектов в рамках Фонда развития «Шелкового пути» направлено 40 млрд долларов. Кроме того, КНР планирует направить более 60 млрд долларов в банки, оказывающие поддержку реализации проекта. Начал функционировать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с капиталом в 100 млрд долл. в состав которого вошли 57 стран, включая все страны, находящиеся на маршруте нового «шелкового» пути. Главным акционером стала КНР с удельным весом в капитале банка до 50 %. От участия пока отказались США и Япония, но такие их союзники как Великобритания, Израиль, Австралия, Южная Корея вошли в состав АБИИ.

Общий капитал Фонда развития «Шелкового пути» и АБИИ сопоставим с капиталом Азиатского банка развития; немногим меньше капитала Всемирного банка и лишь в 2,5 раза меньше капитала МВФ. С учетом капитала частных инвесторов в проект будет вложено около 900 млрд долларов. Руководство КНР уже предоставило более 60 целевых кредитов (под 2–5 %) на реализацию инфраструктурных проектов странам «Шелкового пути» на сумму около 50 млрд долл. Кроме того, Китай готов подготовить 20 тыс. различных специалистов из стран – участниц проекта.

Принимая во внимание планируемые объемы инвестиций в инфраструктурные проекты, следует отметить, что функционирование АБИИ способно в значительной степени трансформировать сложившуюся систему экономического миропорядка. Огромные объемы инвестиций в юанях неизбежно приведут к снижению удельного веса доллара и евро на мировом валютном рынке. Такое предположение уже подтверждается практическими действиями. Между участниками АБИИ и КНР были заключены соглашения об использовании юаня и национальных валют во внешнеэкономических операциях, минуя расчеты в долларах. Российская Федерация и КНР также отказались от расчетов в долларах во взаимной торговле.

Российская федерация 5 мая 2015 года получила привилегированный статус в АБИИ, который предоставляется исключительно участникам, выступающим в качестве представителей от Азии. Россия является третьей крупнейшей экономикой среди членов АБИИ после Китая и Индии и поэтому может претендовать на соответствующую долю голосов и ряд ключевых позиций в менеджменте этой организации [7].

В докладе научного сотрудника Института исследования России при Китайском институте исследования современных международных отношений Ван Лицзю говорится о том, что экономическая зона проекта будет формироваться по восьми направлениям («полосам»): транспорт, торговля, сельское хозяйство, энергетика, туризм, информационное и научно-техническое сотрудничество, безопасность и политическое взаимодействие [8]. Формирование и развитие указанных «полос» в зависимости от позиций руководства стран, складывающихся условий и предпосылок может осуществляться как одновременно и параллельно, так и последовательно и поэтапно. Кроме того, следует акцентировать внимание на соответствии предложенных «полос» ключевым направлениям развития стран – участниц ШОС, что позволяет сделать вывод о том, что инициатива руководства КНР логично базируется на уже сформированной базе международного экономического сотрудничества со странами Центральной Азии и России в рамках ШОС. В каждой из стран ШОС создаются при участии китайского капитала совместные предприятия, технопарки, сельскохозяйственные зоны.

В последнее время предприняты практические шаги по формированию ориентированной на Китай региональной энергетической системы. В 2014 году началось строительство газопровода «Сила Сибири», по которому Россия взяла обязательство обеспечить ежегодный экспорт в Китай 38 млрд м³ природного газа. Строительство трубопровода «Алтай» и поставка еще 30 млрд м³ природного газа ежегодно предусмотрена в соответствии с рамочным соглашением между ОАО «Газпром» и китайской компанией CNPC. Некоторые проекты в энергетической сфере уже были реализованы при финансовой поддержке КНР. Природный газ из Узбекистана, Туркмении и Казахстана транспортируется в Китай по двум ветвям газопровода «Центральная Азия – Китай», построены российско-китайский и казахстанско-китайский нефтепроводы.

Должное внимание уделяется и развитию транспортной инфраструктуры. Созданы магистрали, соединяющие страны Центральной Азии (Казахстан, Таджикистан, Киргизия) с КНР, по территории государств Центральной Азии и России построены железнодорожные линии из КНР в Западную Азию и Европу, ведется строительство автомагистрали из Западного Китая в Западную Европу.

Несмотря на кризисные процессы в мировой экономике в последние годы, объем взаимной торговли в рамках ШОС характеризуется положительной динамикой, увеличившись за период с 2001 г. по 2014 г. более чем в 8 раз, с 33,1 млрд долл. до почти 290 млрд долл.[9]. Быстрые темпы роста внутрирегиональной торговли обусловлены расширяющимся импортом китайской продукции с одной стороны и увеличением спроса КНР на энергетические ресурсы, металлы и сырье с другой стороны. В результате в структуре взаимного товарооборота стран ШОС на долю Китая приходится около 40 %. В последние годы Китай получил статус крупнейшего торгового партнера для стран ШОС. В структуре внешнеторгового оборота Российской Федерации и Казахстана КНР занимает первое место, Узбекистана и Киргизии – второе, а Таджикистана – третье [10].

Расширение экономического влияния КНР на страны ШОС также обусловлено тем, что именно Китай стал основным кредитором и инвестором для стран

Центральной Азии, которые получили возможность получать целевые льготные кредиты (ставка 2–5%, с пятилетней отсрочкой платежа). Инвестиционные потоки ориентированы на развития транспортной, энергетической и горнодобывающей инфраструктуры. Центральнoазиатские страны рассматривают наращивание инвестиционного сотрудничества с Китаем как основу для социально-экономического развития своих национальных хозяйств. Поэтому в обозримом будущем следует ожидать дальнейшую экспансию деловых кругов КНР в поле экономического развития стран Центральной Азии. Таким образом, реализация проекта «Евразийский экономический пояс Великого Шелкового пути» для Российской Федерации как открывает новые возможности экономического роста, так и обуславливает появление дополнительных рисков из-за усиления экономического и политического присутствия Китая в зонах традиционного влияния нашей страны.

К потенциальным выгодам реализации проекта для Российской Федерации следует отнести: обеспечение выхода отечественных производителей на новые рынки сбыта таких стран как Малайзия, Таиланд, Камбоджа, Бирма и др., увеличение спроса на сырье и энергоресурсы в процессе реализации инфраструктурных проектов, формирование новых центров логистики на территории России, использование формируемых КНР финансовых институтов в интересах стран ЕАЭС, строительство высокоскоростных транспортных магистралей.

Как отметил Президент России на заседании Совета глав государств ШОС в сентябре 2014 г., идея формирования общей транспортной системы ШОС, в том числе с использованием транзитного потенциала российской Транссибирской железной дороги, Байкало-Амурской магистрали, сопряженная с планами Китайской Народной Республики по развитию «Шелкового пути», имеет большие перспективы [11].

Один из пунктов Совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, принятого 20 мая 2014 года в Шанхае, гласит: «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. 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» [12].

Предложение Китая о создании «экономического пояса на Великом шелковом пути» было принято и поддержано Шанхайской организацией сотрудничества, о чем свидетельствует резолюция Форума ШОС (Бишкек, июнь 2014 г.) [13].

Однако России и постсоветским странам не следует питать иллюзий о стратегическом союзе с Китаем. В Синей книге «Доклад о развитии АТР» (2013), опубликованной Академией общественных наук Китая, отмечается, что Россия, несмотря на участие в ШОС, постоянно рассматривает Центральную Азию в качестве «сферы своего влияния», не обладая при этом необходимой экономической

мощью. Поэтому Поднебесная непременно станет ведущей силой в регионе. В докладе особо подчеркивается, что, несмотря на разрешение ряда спорных пограничных вопросов и углубление стратегического взаимного доверия, вероятность восстановления союзнических отношений между Пекином и Москвой невелика.

Основным результатом реализации «Евразийского экономического пояса Великого шелкового пути» станет трансформация КНР в главную экономическую силу в Евразии, а переход на взаиморасчеты в национальных валютах (с учетом позиций Китая как ведущего мирового экспортера) способен обеспечить юаню статус региональной резервной валюты, которая в будущем может встать в один ряд с долларом и евро. Вероятность такого развития событий достаточно велика. С учетом современного состояния развития экономики России и введенных Западом санкций предоставить партнерам по ЕАЭС и ШОС достойную альтернативу китайской инициативе достаточно сложно или практически невозможно.

В случае создания зоны свободной торговли в значительной степени снизятся возможности стран – участниц проекта использовать тарифные и нетарифные инструменты защиты внутренних рынков. Это еще в большей степени осложнит условия конкурентной борьбы с китайскими товаропроизводителями и затормозит или полностью остановит процессы создания современных конкурентоспособных промышленных производств в странах ЕАЭС и ШОС. В данном контексте следует учитывать тот факт, что создание Таможенного союза, а затем и Евразийского экономического союза преследовало своей целью в том числе защиту внутренних рынков стран от нежелательной иностранной конкуренции.

ВЫВОДЫ

С нашей точки зрения, учитывая, что реализация рассчитанного на десятилетия долгосрочного проекта «шелкового строительства» еще не началась, усилия стран ЕАЭС и ШОС должны быть сконцентрированы на скорейшей трансформации структуры своих национальных экономик. В условиях умеренного использования протекционистских мер необходима разработка скоординированной социально-экономической политики, ориентированной на модернизацию существующих и создание новых высокотехнологичных производств, выпуск продукции с высокой степенью добавленной стоимости, отказ от сырьевой специализации в экспорте.

С учетом осложнения взаимоотношений со странами Запада для Российской Федерации верным геостратегическим шагом должно быть укрепление и развитие системы многоуровневого взаимодействия с КНР (в том числе в рамках ШОС). В данном контексте необходимо найти механизмы согласованной реализации китайской инициативы «шелкового строительства» и развития Евразийского экономического союза. С одной стороны нужно разработать комплекс мер по минимизации рисков трансформации стран ЕАЭС в сырьевую базу для китайской экономики, закреплению сырьевой экспортной специализации России и стран Центральной Азии, снижению мотивации к модернизации промышленных комплексов указанных стран. С другой стороны, необходимо с максимальной степенью эффективности использовать инвестиционные и финансовые ресурсы

КНР, направляемые на реализацию проекта «Нового шелкового пути» в процессе развития Евразийского экономического союза.

В целом, необходимо отметить, что создание «Евразийского экономического пояса Великого шелкового пути», безусловно, создаст предпосылки для формирования обширной зоны свободной торговли на евразийском пространстве, а в будущем, возможно, позволит перейти к более высоким уровням международной экономической интеграции. Для стран-участниц будут сформированы новые стимулы экономического роста, сферы развития интеграционного сотрудничества. Появится возможность выйти на качественно новый уровень в развитии инфраструктуры национальных хозяйств, диверсифицировать внешнеэкономические связи государств. В геополитическом контексте проект может обусловить реконфигурацию евразийской и мировой геоэкономических карт и стать полем экономического, социально-культурного и политического противостояния Востока и Запада и потенциально способствовать дальнейшей переориентации центров экономического роста от Атлантики в Евразию.

Список литературы

1. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете. URL: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>
2. Чеклина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом шелковом пути». URL: [www.rfej.ru/rvv/id/800292237/\\$file/30-40.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/800292237/$file/30-40.pdf)
3. Ремыга В.Н. Новая глобальная стратегия Китая – Экономический пояс шелкового пути. URL: ic-ie.com/remiga_artikle.docx
4. Шилина М.Г. Новейшие механизмы экономического взаимодействия России и Китая: шанхайская организация сотрудничества и «экономический пояс великого шелкового пути». URL: www.hse.ru/data/2015/04/27/1098322660/Шилина.pdf
5. Горда А.С. Предпосылки и перспективы реализации проекта «Евразийский экономический пояс шелкового пути» // Интеграционные процессы в современном геоэкономическом пространстве: материалы научно-практической конференции «Интеграционные процессы в современном геоэкономическом пространстве». Симферополь: Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, 2015. 466 с.
6. Великая шелковая полоса и Евразийский союз. URL: www.news.putcorg/news/velikaja_shjolkovaja_polosa_i_evrazijskij_sojuz/2014-04-22-1703
7. «Новый Шелковый путь»: плюсы и минусы для России. URL: <http://ru.journal-neo.org/2015/07/10/novy-j-shelkovy-j-put-plyusy-i-minusy-dlya-rossii/>
8. Китай выдвинул собственную программу переустройства Азии. URL: <http://csef.ru/ru/politica-i-geopolitica/416/4804>
9. Рассчитано по данным: Статистика Межгосударственного статистического комитета СНГ. URL: www.cisstat.org; Федеральная таможенная служба Российской Федерации. URL: www.customs.ru; База данных статистики международной торговли ООН (UN COMTRADE). URL: www.comtrade.un.org
10. Рассчитано по данным: База данных статистики международной торговли Центра международной торговли. URL: www.intracen.org; Национальный банк Таджикистана. URL: www.nbt.tj; Агентство Республики Казахстан по статистике. URL: www.stat.gov.kz; Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. URL: www.stat.kg; Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. URL: www.stat.tj; Национальное управление статистики КНР. URL: www.stats.gov.cn
11. Путин предложил актуализировать Программу торгово-экономического сотрудничества ШОС. ИА REGNUM 12.09.2014. URL: <http://regnum.ru/news/1846763.html>
12. Совместное заявление РФ и КНР о новом этапе отношений партнерства и взаимодействия. URL: <http://www.russia-post.su/archives/24766>

13. ШОС одобряет создание Экономического пояса Великого Шелкового пути. ИА REGNUM 23.06.2014. URL: <http://regnum.ru/news/1817174.html>

14. Дергачев Владимир. Кто будет владеть Евразией? Суперпроект века. URL: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/#.VkseVL-82Uk

Статья поступила в редакцию 26.10.2015