

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 переходе 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 м<sup>3</sup> природного газа. Строительство трубопровода «Алтай» и поставка еще 30 млрд м<sup>3</sup> 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](http://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](http://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](http://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](http://www.cisstat.org); Федеральная таможенная служба Российской Федерации. URL: [www.customs.ru](http://www.customs.ru); База данных статистики международной торговли ООН (UN COMTRADE). URL: [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org)
10. Рассчитано по данным: База данных статистики международной торговли Центра международной торговли. URL: [www.intracen.org](http://www.intracen.org); Национальный банк Таджикистана. URL: [www.nbt.tj](http://www.nbt.tj); Агентство Республики Казахстан по статистике. URL: [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz); Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. URL: [www.stat.kg](http://www.stat.kg); Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. URL: [www.stat.tj](http://www.stat.tj); Национальное управление статистики КНР. URL: [www.stats.gov.cn](http://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.russiaipost.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](http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/#.VkseVL-82Uk)

*Статья поступила в редакцию 26.10.2015*