
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ МИРОВОЗЗРЕНИЕ ECONOMIC OUTLOOK

© Хадиуллина Г.Н., 2020
УДК 339.9 (510)
DOI 10.20310/1819-8813-2020-15-2(109)-46-55

Влияние стратегической инициативы Китайской Народной Республики «Один пояс, один путь» на социально-экономическое развитие Российской Федерации

Гульнара Насимовна ХАДИУЛЛИНА

ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технический университет имени А.Н. Туполева»
420111, Российская Федерация, г. Казань, ул. Карла Маркса, 10
Scopus ID: 56237014600, Researcher ID: P-3220-2015,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6834-5134>, e-mail: melnichikha@gmail.com

Impact of the “One Belt, One Road” Strategic Initiative of the People's Republic of China on the socio-economic development of the Russian Federation

Gulnara N. KHADIULLINA

Kazan National Research Technical University named after A.N. Tupolev
10 Karl Marx St., Kazan 420111, Russian Federation
Scopus ID: 56237014600, Researcher ID: P-3220-2015,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6834-5134>, e-mail: melnichikha@gmail.com

Аннотация. Целью исследования является выявление объективных и субъективных предпосылок, а также последствий участия Российской Федерации в реализации китайской стратегической инициативы «Один пояс, один путь». В ходе исследования поставлены и решены следующие задачи: проанализированы этапы становления и реализации стратегической инициативы в период с 2013 г. по настоящее время; исследовано влияние проекта «Экономический пояс Шелкового пути» на динамику показателей развития китайской экономики; выявлены основные направления развития российско-китайских внешнеэкономических отношений, а также преимущества и угрозы реализации проекта для российской экономики. Многоаспектность проблемы предопределила необходимость использования положений теорий мировой экономики, государственного регулирования экономики, теорий международной торговли и международных экономических отношений. Для решения поставленных задач в ходе исследования использован системный подход, который позволил рассмотреть стратегическую инициативу Китайской Народной Республики «Один пояс, один путь» как результат реализации абсолютных и относительных преимуществ стран-участников и определить характер ее воздействия на динамику их экономического развития. В ходе исследования сделан вывод, что в качестве предпосылок участия Российской Федерации в реализации стратегической инициативы «Один пояс, один путь» выступают абсолютные и относительные преимущества российской экономики, исторические и культурные факторы, а также ведущая роль Российской Федерации в процессах интеграции и в поддержании региональной безопасности в рамках Евразийского экономического союза. Анализ показал, что перспективы торго-

экономического сотрудничества России и Китая в рамках стратегической инициативы «Один пояс, один путь» обусловлены прогнозируемыми устойчивыми темпами прироста внутреннего совокупного спроса и предложения, а также разработкой программных документов, направленных на формирование эффективных институтов, которые регламентируют процессы интеграции.

Ключевые слова: стратегическая инициативы «Один пояс, один путь»; торгово-экономическое сотрудничество; российская экономика; китайская экономика; абсолютные и относительные преимущества

Для цитирования: Хадиуллина Г.Н. Влияние стратегической инициативы Китайской Народной Республики «Один пояс, один путь» на социально-экономическое развитие Российской Федерации // Социально-экономические явления и процессы. 2020. Т. 15. № 2 (109). С. 46-55. DOI 10.20310/1819-8813-2020-15-2(109)-46-55.

Abstract. The aim of the study is to identify objective and subjective prerequisites, as well as the consequences of the participation of the Russian Federation in the implementation of the Chinese strategic initiative "One Belt, One Road". During the study, we set and solved the following tasks: analyzed the stages of formation and implementation of the strategic initiative in the period from 2013 to the present; studied the impact of the Silk Road Economic Belt project on the dynamics of indicators of the development of the Chinese economy; identified the main directions for the development of Russian–Chinese foreign economic relations, as well as the advantages and threats of the project implementation for the Russian economy. The multidimensional nature of the problem predetermined the need to use the provisions of theories of the world economy, state regulation of the economy, theories of international trade and international economic relations. In order to achieve its objectives, the study used a systematic approach, which made it possible to consider the strategic initiative of the People's Republic of China "One Belt, One Road" as a result of realizing the absolute and relative advantages of the participating countries and determine the nature of its impact on the dynamics of their economic development. The study concluded that the absolute and relative advantages of the Russian economy, historical and cultural factors, as well as the leading role of the Russian Federation in integration processes and in maintaining regional security within the framework of the Eurasian Economic Union, are among the prerequisites for the participation of the Russian Federation in the implementation of the "One Belt, One Road" strategic initiative. The analysis showed that the prospects of trade and economic cooperation between Russia and China within the framework of the strategic initiative "One Belt, One Road" are due to the predicted steady growth rate of domestic aggregate demand and supply, as well as the development of policy documents aimed at the formation of effective institutions that regulate integration processes.

Keywords: strategic initiative "One Belt, one Road"; trade and economic cooperation; Russian economy; the Chinese economy; absolute and relative advantages

For citation: Khadiullina G.N. Vliyaniye strategicheskoy initsiativy Kitajskoj Narodnoj Respubliki «Odin poyas, odin put'» na sotsial'no-ekonomicheskoye razvitiye Rossijskoj Federatsii [Impact of the "One Belt, One Road" Strategic Initiative of the People's Republic of China on the socio-economic development of the Russian Federation]. *Sotsial'no-ekonomicheskiye yavleniya i protsessy*. – *Social-Economic Phenomena and Processes*. 2020, vol. 15, no. 2 (109), pp. 46-55. DOI 10.20310/1819-8813-2020-15-2(109)-46-55. (In Russian, Abstr. in Engl.)

Активизация глобализационных процессов и развитие внешнеэкономических отношений предопределили формирование стратегической инициативы Китайской Народной Республики «Один пояс, один путь», которая предполагает реализацию двух связанных между собой проектов «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века». Данные проекты на-

правлены на формирование сети транспортных коридоров между рядом стран Азии и Европы, что должно стимулировать поступательное макроэкономическое развитие. Первый транспортный коридор, предусмотренный проектом, проходит через Россию и Центральную Азию с целью соединения Китая со странами Европы, второй – через Центральную Азию и предусматривает интегра-

цию Китая со странами Среднего Востока, третий – со странами Юго-Восточной Азии, Южной Азии и Индийского океана.

Углубление интеграционного взаимодействия в рамках проекта «Один пояс, один путь» в соответствии с требованиями прозрачности, инклюзивности обеспечивает увеличение торгового оборота, активизацию инвестиций и рост объема выгоды всех его участников. В то же время существуют неоднозначные трактовки результатов и перспектив российско-китайского сотрудничества, а также их влияния на динамику основных макроэкономических результатов. Негативное восприятие китайской стратегической инициативы некоторыми представителями российской экономической науки и практики связано, прежде всего, с опасениями относительно ее последствий для взаимодействия в рамках Евразийского экономического союза и для процессов евразийской интеграции. Необходимость выявления преимуществ и рисков участия России в реализации инициативы «Один пояс, один путь», определение перспектив сотрудничества в долгосрочном периоде определяют выбор темы данного исследования, его теоретическую и практическую значимость.

Поскольку стратегическая инициатива по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. (инициатива «Один пояс, один путь») была сформулирована только в 2013 г., в экономической литературе отсутствуют систематические исследования данной проблемы. В то же время следует отметить многоаспектность данной проблемы, что обуславливает необходимость изучения трудов представителей различных сфер научного знания. Анализ современной внешнеэкономической концепции Китая представлен в ряде работ российских (А.Г. Ларин [1], С.Г. Лузянин [2], А.В. Лукин [3], С.В. Уянаев [4] и др.) и китайских (Су Гэ, Ши Янь, Цзинь Лин, Цзяньин, Цзяо Вэйцзя, Хуан Ипинь, Юань Синьтао и др.) исследователей.

Отдельным аспектам интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза посвящены труды К.А. Бекашева, Е.Г. Моисеева [5], В.М. Володина, Ю.А. Кафтулиной, Ю.И. Русаковой [6], Т.А. Мансурова [7] и др. Особенности внешнеэкономических отношений с участием Ки-

тая и стран Центральной Азии отражены в трудах И.А. Рачковской, Цзяо Вэйцзя [8], М.О. Тураевой и др. [9]. Изучению перспектив развития экономики России в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь» посвящены труды Ю.В. Морозова [10], А.В. Островского [11; 12] и др.

Анализ работ, посвященных теме исследования, показывает, что в них отсутствует целостное представление о влиянии проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века» на состояние китайско-российского сотрудничества и направления развития региональной интеграции, а также о преимуществах и рисках реализации китайской стратегической инициативы.

Достижение поставленной цели и решение сформулированных задач предполагают необходимость использования системного подхода, принципа историзма, метода контент-анализа и метода сравнительного анализа к предмету исследования, а также табличной и графической форм интерпретации статистической информации. В ходе исследования использованы положения классических современных теорий международной торговли и международных экономических отношений. В ходе исследования использованы данные официальных органов государственной статистики Российской Федерации и Китайской Народной Республики, а также программные документы РФ и КНР, регламентирующие внешнеэкономические отношения данных стран.

Стратегическая инициатива по разработке и реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути» с участием государств Центральной Азии была представлена Председателем КНР Си Цзиньпином 16 сентября 2013 г. в университете Назарбаева во время визита в Республику Казахстан. В докладе «Укреплять дружбу народов, вместе открывать светлое будущее» Си Цзиньпин указал, что проект Экономического пояса Шелкового пути представляет собой «новую модель сотрудничества для всех стран вдоль Пояса» [13]. Суть концепции заключается в «реализации двух глобальных взаимосвязанных проектов – «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века», которые должны связать сетью транс-

портных коридоров стран Азии и Европы и способствовать их совместному развитию»¹.

В свою очередь, основные положения плана расширения сотрудничества Китая со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также Восточной Африки и Европы под названием «Морской шелковый путь XXI века» были сформулированы Председателем КНР 3 октября 2013 г. в ходе визита в Индонезию. В рамках выступления в Парламенте Индонезии, которое было посвящено развитию китайско-индонезийских отношений и отношений Китая со странами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Си Цзиньпин отметил: «С древнейших времен районы Юго-Восточной Азии служили основой Морского шелкового пути. КНР хочет развивать морское сотрудничество со странами АСЕАН. Содействовать развитию такого рода сотрудничеству могут учрежденный китайским правительством Фонд морского сотрудничества Китай–АСЕАН и совместное строительство Морского шелкового пути XXI века»². Содержание и направление реализации концепции экономического и Морского шелкового пути были сформулированы 15 ноября 2013 г. на III пленуме Центрального комитета Коммунистической партии Китая (ЦК КПК) XVIII созыва, который принял Постановление ЦК КПК «О некоторых важных вопросах всестороннего углубления реформ». Данный программный документ указывает на необходимость ускорения процесса формирования объектов инфраструктуры в сфере коммуникаций, что рассматривается как важный этап реализации проекта «Один пояс, один путь», направленного на повышение открытости в отношениях между КНР и соседними государствами. Определенный шаг в формировании исходных положений данного проекта был сделан в рамках Центрального рабочего совещания по вопросам экономики в декабре 2013 г., во время которого Си Цзиньпин отметил необходимость «продвигать строитель-

ство Экономического пояса Шелкового пути, упорно продвигаться над разработкой стратегии, укреплять инфраструктурное строительство в сфере коммуникации и связи»³. Отдельные аспекты данного проекта были озвучены в рамках официальных визитов Председателя КНР Си Цзиньпина в европейские страны, во время которых он указывал на положительные последствия данного проекта для развития отношений между двумя цивилизациями. Определенным шагом в реализации положений проекта «Экономический пояс Шелкового пути» выступает строительство китайско-казахстанской логистической базы (Ляньюньган).

Дальнейшее развитие концепции Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. было связано с проведением саммитов «Европа-Азия», Восточно-азиатских саммитов, встреч лидеров стран Китай–АСЕАН и т. д. в период с 2014 по 2019 гг. Программные документы, принятые участниками, подчеркивают значение данного проекта для сотрудничества в шести ключевых сферах, включающих: «взаимное инвестирование, коммуникации и связь, финансовую сферу, снижение уровня бедности, морское сотрудничество, культурный обмен»⁴. В целях финансирования строительства объектов инфраструктуры были созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом 100 млрд долл.⁵ и Фонд шелкового пути (капитал фонда – 40 млрд долл. – формируется преимущественно за счет золотовалютных резервов КНР)⁶. Анализ учредительных документов Фонда показывает, что он выступает «аналогом инвестиционного подразделения Всемирного банка (имеет статус специализированной организации ООН) и получает финансирование от «группы инвесторов». Инвесторами фонда являются Государственная администрация по ино-

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Asian Infrastructure Investment Bank, members and prospective members of the Bank. URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> (accessed: 08.07.2020).

⁶ Xinhua, chronology of China's Belt and Road Initiative. URL: http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm (accessed: 28.06.2020).

¹ Vision and actions on jointly building silk road economic belt and 21st-century maritime silk road. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (accessed: 28.06.2020).

² Ibid.

странной валюте (SAFE) (65 %), Экспортно-импортный банк Китая (15 %), Банк развития Китая (5 %), Китайская инвестиционная корпорация (15 %)» [14; 15]. Подобный подход свидетельствует об изменении отношения Китая к доходности инвестиций и обеспечению их безопасности, а также о внешней деполитизации проекта по созданию Шелкового пути, что «демонстрирует высокую степень осторожности руководства КНР при купировании инвестиционных рисков в случае наращивания капиталовложений за рубежом» [14; 15]. Традиционный подход к формированию кредитной политике за рубежом не рассматривал их платежеспособность в качестве ключевого фактора инвестирования, что нашло отражение в отдельных центрально-азиатских странах.

Создание указанных инклюзивных финансово-кредитных организаций представляется важным шагом в реализации идеи «превращения инфраструктурного строительства в движущую силу сотрудничества, взаимодействие в области производственных мощностей – в рычаг, а финансовое сотрудничество в опору» [14; 15]. Признание значимости данного проекта для совокупности государств предопределило привлечение средств Нового банка государств БРИКС (группа из пяти стран: Бразилии, России, Индии, КНР и ЮАР) [16]. Предполагается, что объем прогнозируемых инвестиций в проект со стороны Китая должен увеличиться до 1 трлн долл. в течение десяти лет, при этом объем взаимной торговли Китая с 40 странами должен увеличиться до 2,5 трлн долл.⁷ В настоящее время реализация данного проекта рассматривается как составная часть программы «13-й пятилетки», принятой в 2016 г., а также государственной долгосрочной программы «Сделано в Китае – 2025» и «Интернет+». Этот тезис был сформулирован Премьер-министром Государственного совета КНР Ли Кэцзянем в программном выступлении на встрече лидеров Китая и стран Центральной и Восточной Европы в декабре 2014 г. Он полу-

чил развитие на ежегодном Всемирном экономическом форуме в 21 января 2015 г.

Дальнейшее развитие стратегической инициативы «Один пояс, один путь» связано с увеличением состава государств-участников, а также расширением содержания реализуемых в ее рамках проектов. Это находит отражение в многочисленных дву- и многосторонних встречах на высшем уровне и содержании принимаемых ими документов⁸.

Важным шагом в развитии российско-китайских отношений в рамках проекта построения Экономического пояса Шелкового пути стала встреча Президента РФ В.В. Путина с Председателем КНР Си Цзиньпином, которая состоялась 8 июля 2015 г. Участники встречи на высшем уровне исходили из признания Шанхайской организации сотрудничества в качестве важного фактора реализации стратегической инициативы «Один пояс, один путь» и использования преимуществ Евразийского экономического союза. В свою очередь, строительство инфраструктурных объектов в рамках проекта позволит стимулировать сотрудничество в сфере энергоносителей, космонавтики, новых высоких технологий.

Таким образом, формулировка идеи «Один пояс, один путь» положила начало разработке целостной концепции долгосрочного экономического развития КНР, а также трансформации стратегии многостороннего сотрудничества современных государств. В настоящее время данная инициатива трансформировалась в государственную стратегию КНР, которая ориентирована на предупреждение внутренних и внешних угроз развития на основе реализации нового механизма взаимовыгодного сотрудничества стран-участниц, основанного на использовании потенциала наднациональной транспортной инфраструктуры (Сухопутных и Морских шелковых путей).

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» предполагается создание трех транспортных коридоров, первый из которых должен соединить Китай со странами Европы через Россию и Центральную Азию, второй – со странами Среднего Востока через Центральную Азию и, наконец, тре-

⁷ The new Silk Road. URL: <http://www.economist.com/news/special-report/21663326-chinas-latest-wave-globalisers-will-enrich-their-country-and-world-new-silk-road> (accessed: 28.06.2020).

⁸ Ibid.

тий – со странами Юго-Восточной Азии, Южной Азии и Индийского океана [17]. Основными транспортно-логистическими маршрутами выступают Китай–Монголия–Россия–Европа и Китай–страны Центральной Азии–Россия–Европа⁹.

Целью реализации стратегической инициативы «Один пояс, один путь» является развитие торгово-экономических отношений со странами Азии, Европы и Африки на основе формирования новых и использования существующих объектов транспортной инфраструктуры. При этом в программных документах КНР указано, что инициатива «Один пояс, один путь» «не предполагает политической интеграции региона, а является сугубо экономическим и инфраструктурным проектом, удобной платформой для сотрудничества на основе взаимных интересов»¹⁰. Реализация целевых ориентиров стратегической инициативы «Один пояс, один путь» предполагает решение следующих задач:

1) «расширение межправительственного сотрудничества, создание многоуровневого механизма политического взаимодействия, координация стратегий экономического развития разных стран (policy coordination);

2) интеграция планов инфраструктурного развития и технических стандартов, создание единой транспортной и инфраструктурной сети, использование экологичных технологий (facilities connectivity);

3) устранение барьеров для торговли и инвестиций, создание зон свободной торговли, упрощение процедур таможенного оформления (unimpeded trade)»¹¹;

4) «усиление сотрудничества в финансовой сфере, валютная и финансовая интеграция, переход на расчеты в региональных валютах (financial integration);

5) социальные и гуманитарные связи, культурный и научный обмен (people-to-people bonds)»¹².

Эксперты, анализирувшие особенности развития китайской экономики в 2019 г., прогнозировали снижение темпов ее роста до 5–6 % в год. Международный валютный фонд в октябре 2019 г. пересмотрел прогноз темпов роста ВВП КНР в 2019 г. с 6,2 % до 6,1 %¹³. В марте 2020 г. эксперты Julius Baer Group Ltd. на основании исследования влияния распространяющегося коронавируса на состояние экономики ведущих стран мира сделали вывод, что «экономическая активность в Китае во втором квартале начнет медленное восстановление, которое станет более выраженным во втором полугодии. Роста, связанного с отложенным спросом и целевой поддержкой мерами финансового регулирования, вероятнее всего, будет недостаточно, чтобы компенсировать спад в первом квартале»¹⁴. Это стало основанием для пересмотра прогноза темпов роста ВВП Китая в 2020 г. в сторону понижения до 4,7 %.

Снижение темпов развития мировой экономики, а также негативное влияние коронавируса на показатели хозяйственной конъюнктуры на рынках факторов производства во взаимосвязи со снижением индикаторов деловой активности в Китае на понижаемых фазах цикла предопределили переход к новой модели поступательной макроэкономической динамики – «новой нормальности» [18]. «Новая нормальность», согласно мнению китайских экономистов и политиков, не является сугубо негативным явлением, однако требует трансформации экономики страны и ее перехода на инновационный путь развития [18].

Одной из существенных проблем китайской экономики выступает проблема поддержания высокого уровня занятости, острота которой повышается в условиях снижения деловой активности. Согласно официальным

⁹ Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 50 с.

¹⁰ «Экономический пояс Нового Шелкового пути»: возможности для Центральной Азии. URL: <http://eurazvitiye.org/publication/20151219> (дата обращения: 28.06.2020).

¹¹ Xinhua. China pledges trans-regional customs co-op for Belt and Road. URL: http://english.gov.cn/state_council/ministries/2015/05/27/content_281475115756220.htm (accessed: 28.06.2020).

¹² What is Belt and Road Initiative. URL: <http://beltandroad.hktdc.com/en/about-the-belt-and-road-initiative/about-the-belt-and-road-initiative.aspx> (accessed: 28.06.2020).

¹³ Данные РБК. URL: <https://www.rbc.ru/economics/18/10/2019/5da998fd9a7947940c5a7562> (дата обращения: 28.06.2020).

¹⁴ Julius Baer Group Ltd. URL: <https://www.juliusbaer.com/international/en/> (accessed: 18.06.2020).

данным, безработица среди городского населения составляет 4 %, в то же время существуют альтернативные оценки, согласно которым от 9,4 до 20 % трудоспособного городского населения не имеют постоянной работы [19]. Значительная часть населения страны (около 43 %) проживает в сельской местности, где около 200 млн человек находятся в состоянии маятниковой миграции¹⁵. Реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути», предполагающая, прежде всего, создание новых и развитие имеющихся строительных и транспортных предприятий должна создать дополнительные рабочие места. Подтверждением эффективности данной гипотезы выступают результаты реализации инфраструктурных проектов в странах Центральной Азии, где выделяемые КНР кредитные средства используются главным образом китайскими компаниями-подрядчиками с привлечением техники и рабочей силы из Китая [20]. В государствах, которые принимают участие в реализации стратегической инициативы «Один пояс, один путь», предполагается создание китайскими компаниями совместно с иностранными инвесторами 70 специальных промышленных парков, которые должны обеспечить получение дохода объемом 20 млрд долл. в год и создать 200 тыс. рабочих мест¹⁶. При этом, как правило, инфраструктурные проекты реализуются с участием китайских специалистов или под их контролем, использованием китайской техники, материалов, комплектующих, оборудования. Это способствует загрузке производственных мощностей китайской экономики, что приобретает особое значение в период замедления экономического роста и особенно в условиях спада, вызванного распространением коронавируса.

Попытка реализовать аналогичные мероприятия в европейских странах, которые выступают конечной точкой маршрутов «Экономического пояса шелкового пути» была менее эффективной, что объясняется опасением руководства Европейского союза

перед экономической и политической экспансией Китая. При этом сохраняется право отдельных европейских государств развивать самостоятельно отношения с КНР в рамках данного проекта. Данная идея получила отражение в программных документах, принятых на втором Форуме высокого уровня в Пекине в апреле 2019 г.¹⁷. В этой связи Китаем был предложен и с 2012 г. реализуется так называемый формат сотрудничества «16+1» в рамках которого 16 европейских стран – Албания, Босния и Герцеговина, Болгария, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония, углубляют торгово-инвестиционное сотрудничество с КНР. Это сотрудничество осуществляется в рамках двусторонних и многосторонних договоренностей на государственном уровне, направленных на развитие сотрудничества с Китаем в торговой, инвестиционной сферах, а также – в реализации инфраструктурных проектов «Экономического пояса Шелкового пути» [21]. Для координации действий в рамках формата «16+1» проводятся, начиная с 2013 г., ежегодные саммиты руководителей заинтересованных государств. Последний саммит проходил в апреле 2019 г. в г. Дубровник, Хорватия [22]. Китайско-европейское сотрудничество плодотворно сказывается на динамике торговли между ЕС и КНР¹⁸, что подтверждает официальная статистика.

Таким образом, стратегическая инициатива Экономического пояса Шелкового пути имеет важное значение для Китая, поскольку она определяет концепцию геоэкономической политики страны на долгосрочный период. В этой связи Китай создал мощные финансовые институты, китайское руководство продемонстрировало твердое намерение реализовать разработанные проекты. Несмотря на большое количество проблем и необходимость огромных финансовых вливаний, реализация проекта должна принести стране огромные

¹⁵ CIA, The World Factbook – China. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (accessed: 11.07.2020).

¹⁶ Xinhua, China's Belt and Road Initiative benefit foreign companies. URL: http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/29/content_281475098166676.htm (accessed: 28.06.2020).

¹⁷ Китай и ЕС вновь заявили о поддержке мультилатерализма и отрицании протекционизма // Синьхуа. URL: http://russian.news.cn/2019-04/10/c_137963515.htm (дата обращения: 20.06.2020).

¹⁸ China-EU – international trade in goods statistics // Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php> (accessed: 04.07.2020).

экономические и политические выгоды. Ряд экспертов считает, что данная инициатива будет означать для Китая как минимум существенное расширение сферы своего влияния в Евразии, а как максимум – установление экономического контроля над крупнейшими транспортными путями и гегемонию на целом континенте с населением более 4 млрд человек [23]. Учитывая значение Евразии в мировой экономике, усиление позиций Китая в

регионе неизбежно повлечет за собой рост его влияния в мире в целом.

Участие России выступает существенным условием реализации проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века» в рамках инициативы «Один пояс, один путь», что, в свою очередь, должно оказать благоприятное воздействие на состояние экономики РФ и КНР и внешнеэкономических отношений России и Китая.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология // Новый шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: Дели плюс, 2016. С. 38-57.
2. Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике: история и современность / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 78-97.
3. Лукин А.В. Идея «Экономический пояс Шелкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. 2014. № 7. С. 29-36.
4. Уянаев С.В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляды из России // Новый шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: Дели плюс, 2016. С. 11-37.
5. Бекашев К.А., Моисеев Е.Г. Право Евразийского экономического союза. М.: Проспект, 2015. 160 с.
6. Володин В.М., Кафтулина Ю.А., Русакова Ю.И. Перспективы функционирования Евразийского экономического союза и возможности его расширения // Известия высших учебных заведений. 2015. № 1. С. 276-285.
7. Мансуров Т.А. Евразийская экономическая интеграция: опыт и перспективы. М., 2015. 367 с.
8. Рачковская И.А., Цзяо Вэйцзя. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» // Логистика. 2017. № 10. С.22-25.
9. Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза. М.: Институт экономики РАН, 2016. 59 с.
10. Морозов Ю.В. Стратегические проекты Китая, России и Соединенных штатов для Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 62-77.
11. Островский А.В. Китай в условиях «новой нормальности». URL: http://www.ng.ru/ideas/2016-03-30/9_china.html (дата обращения: 04.07.2020).
12. Островский А.В. Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути? // Новый шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского, А.Г. Ларина, Е.И. Сафроновой. М.: Дели плюс, 2016. С. 131-146.
13. Цинь Юйцай, Ло Вэйдун, Чжоу Гулин. Один пояс и один путь. М.: ООО «Международная издательская компания «Шанс», 2017. 280 с.
14. Wang Guan. Функция Фонда Шелкового Пути в проекте Шелкового Пути // Жэньминь жибао = 人民日报. 2016. 2 февраля.
15. Сон Чин Хуй. Предоставление финансовой поддержки проектам в рамках инициативы «Один пояс – один путь» Фондом Шелкового Пути и Азиатским Банком Инфраструктурных Инвестиций // Журнал «Китайское деловое общество». 2017. 12 июля. = 丝路基金和亚投行为“一带一路”提供金融支持. 宋清辉. 中国商界
16. Иванов В.В., Бочкарева Н.И. Финансирование российских проектов Экономического пояса Шелкового Пути // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 8.
17. Wilson W. The prospects for economic transition in China are questionable. URL: <http://www.heritage.org/research/reports/2016/05/the-prospects-for-economic-transition-in-china-are-questionable> (accessed: 28.06.2020).

18. Савинов Ю.А., Галаган А.Б. Эволюция модели экономического развития Китая // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 6. С. 48-52.
19. Мировая экономика и международные экономические отношения : учебник для академического бакалавриата / под ред. А.И. Погорлецкого, С.Ф. Сутырина. М.: Издательство Юрайт, 2016. 499 с.
20. Мордвинова А.Э. Экономическая стратегия Китая в Центральной Азии: задачи, инструменты, результаты. URL: <http://riss.ru/analytics/28788/> (дата обращения: 28.06.2020).
21. Горбунова Д.А. Проект нового великого шелкового пути: влияние на экономики стран Центральной Азии, Европы, России // E-Scio. 2019. № 6 (33).
22. 16+1 Cooperation and China-EU Relations / ed. by Chen Xin, He Zhigao. Budapest, 2018. 220 p.
23. Князев А. Эксперт из Киргизии: захват Средней Азии – одна из долгосрочных задач Китая. URL: <https://regnum.ru/news/polit/1863906.html#ixzz31d18ttNF> (дата обращения: 28.06.2020).

REFERENCES

1. Larin A.G. «Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti»: ekonomicheskoye sodержaniye, struktura, ideologiya [«Silk Road Economic Belt»: economic content, structure, ideology]. *Novyy shelkovyy put' i ego znachenie dlya Rossii*. – *The New Silk Road and Its Significance for Russia* / Petrovsky V.E., Larin A.G., Safronova E.I. (Eds.). Moscow: Deli plyus, 2016, pp. 38-57. (In Russian).
2. Luzyanin S.G. ShOS, kitajskij proekt «Shelkovogo puti» i Evrazijskij ekonomicheskij soyuz: varianty vzaimodejstviya/sopryazheniya v Evrazii [SCO, China Silk Road Project and Eurasian Economic Union: Options for Interaction/Interface in Eurasia]. *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike: istoriya i sovremennost' – China in World and Regional Politics: History and Modernity* / Safronova E.I. (Comp. ed.). Moscow: IDV RAN, 2016, pp. 78-97. (In Russian).
3. Lukin A.V. Ideya «Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti» i evrazijskaya integratsiya [Idea «Silk Road Economic Belt» and Eurasian Integration]. *Mezhdunarodnaya zhizn'. – International Life*. 2014, no. 7, pp. 29-36. (In Russian).
4. Uyanaev S.V. Initsiativa KNR «Odin poyas, odin put'»: evolyutsiya, dokumenty, vzglyady iz Rossii [China's "One Belt, One Road" Initiative: Evolution, Documents, Views from Russia] // *Novyy shelkovyy put' i ego znachenie dlya Rossii*. – *The New Silk Road and Its Significance for Russia* / Petrovsky V.E., Larin A.G., Safronova E.I. (Eds.). Moscow: Deli plyus, 2016, pp. 11-37. (In Russian).
5. Bekyashev K.A., Moiseev E.G. *Pravo Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza* [Law of the Eurasian Economic Union]. Moscow: Prospekt, 2015, 160 p. (In Russian).
6. Volodin V.M., Kaftulina Yu.A., Rusakova Yu.I. Perspektivy funktsionirovaniya Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza i vozmozhnosti ego rasshireniya [Prospects for the functioning of the Eurasian Economic Union and the possibility of its expansion]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedenij. – News of Higher Educational Institutions*. 2015, no. 1, pp. 276-285. (In Russian).
7. Mansurov T.A. Evrazijskaya ekonomicheskaya integratsiya: opyt i perspektivy [Eurasian Economic Integration: Experience and Prospects]. Moscow, 2015, 367 p. (In Russian).
8. Rachkovskaya I.A., Tsziao Vehjtszya. Logisticheskiye aspekty proekta «Odin poyas – odin put'» [Logistics Aspects of the "One Belt, One Way" Project]. *Logistika. – Logistics*. 2017, no. 10, pp. 22-25. (In Russian).
9. Glinkina S.P., Turaeva M.O., Yakovlev A.A. *Kitajskaya strategiya osvoeniya postsovetskogo prostranstva i sud'ba Evrazijskogo soyuza* [Chinese Strategy for the Development of the Post-Soviet Space and the Fate of the Eurasian Union]. Moscow: Institute of Economics RAS, 2016, 59 p. (In Russian).
10. Morozov Yu.V. Strategicheskiye proekty Kitaya, Rossii i Soedinennykh shtatov dlya Evrazii [Strategic projects of China, Russia and the United States for Eurasia]. *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost' – China in World and Regional Policy. History and Modernity*. Moscow: IDV RAN, 2016, pp. 62-77. (In Russian).
11. Ostrovskij A.V. *Kitaj v usloviyakh «novo normal'nosti»* [China in a "New Normality"]. (In Russian). Available at: http://www.ng.ru/ideas/2016-03-30/9_china.html (accessed 04.07.2020).
12. Ostrovskij A.V. Kak podklyuchit' Sibir' i Dal'nij Vostok k Shelkovomu puti? [How to connect Siberia and the Far East to the Silk Road?]. *Novyy shelkovyy put' i ego znachenie dlya Rossii*. – *The New Silk Road and Its Significance for Russia* / Petrovsky V.E., Larin A.G., Safronova E.I. (Eds.). Moscow: Deli plyus, 2016, pp. 131-146. (In Russian).
13. Tswi' Yujtsaj, Lo Vehjdun, Chzhou Gulin. *Odin poyas i odin put'* [One Belt and One Road]. Moscow: LLC «International Publishing Company "Chance"», 2017, 280 p. (In Russian).

14. Wang Guan. Funktsiya Fonda Shelkovogo Puti v proekte Shelkovogo Puti [Silk Road Foundation Function in Silk Road Project]. *Zhehn'min' zhibao* = 人民日报. 2016. 2 February. (In Russian).
15. Son Chin Khuj. Predostavleniye finansovoj podderzhki proektam v ramkakh initsiativy «Odin poyas – odin put'» Fondom Shelkovogo Puti i Aziatskim Bankom Infrastrukturnykh Investitsij [Providing financial support to One Belt One Road projects by the Silk Road Foundation and the Asian Infrastructure Investment Bank]. *Zhurnal «Kitajskoye delovoye obshchestvo»*. – “Chinese Business Society» Journal”. 2017. 12 July. = 丝路基金和亚投行为“一带一路”提供金融支持. 宋清辉. 中国商界(In Russian).
16. Ivanov V.V., Bochkareva N.I. Finansirovaniye rossijskikh proektov Ekonomicheskogo poyasa Shyolkovogo Puti [Financing of Russian projects of the Silk Road Economic Belt]. *Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik*. – Russian Foreign Economic Bulletin. 2016, no. 8. (In Russian).
17. Wilson W. *The prospects for economic transition in China are questionable*. Available at: <http://www.heritage.org/research/reports/2016/05/the-prospects-for-economic-transition-in-china-are-questionable> (accessed 28.06.2020).
18. Savinov Yu.A., Galagan A.B. Evolyutsiya modeli ekonomicheskogo razvitiya Kitaya [Evolution of China's Economic Development Model]. *Rossiiskij vneshneekonomicheskij vestnik*. – Russian Foreign Economic Bulletin. 2016, no. 6, pp. 48-52. (In Russian).
19. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye ekonomicheskiye otnosheniya: uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata [World Economy and International Economic Relations: Textbook for Academic Undergraduate Studies] / Pogorletsky A.I., Sutyurin S.F. (Eds.). Moscow: Yurajt Publ., 2016, 499 p. (In Russian).
20. Mordvinova A.E. *Ekonomicheskaya strategiya Kitaya v Tsentral'noj Azii: zadachi, instrumenty, rezul'taty* [China's Economic Strategy in Central Asia: Challenges, Tools, Results]. Available at: <http://riss.ru/analytics/28788/> (accessed 28.06.2020).
21. Gorbunova D.A. Proekt novogo velikogo shelkovogo puti: vliyaniye na ekonomiki stran Tsentral'noj Azii, Evropy, Rossii [The project of the new great silk road: influence on the economies of Central Asia, Europe, Russia]. *E-Scio*. 2019, no. 6 (33). (In Russian).
22. *16+1 Cooperation and China-EU Relations* / Chen Xin, He Zhigao (Eds.) Budapest, 2018, 220 p. (In Russian).
23. Knyazev A. *Ekspert iz Kirgizii: zakhvat Srednej Azii – odna iz dolgosrochnykh zadach Kitaya* [Expert from Kyrgyzstan: Capturing Central Asia Is One of China's Long-Term Tasks]. Available at: <https://regnum.ru/news/polit/1863906.html#ixzz3Id18ttNF> (accessed 28.06.2020).

Информация об авторе

Хадиуллина Гульнара Насировна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики и управления. Казанский национальный исследовательский технический университет имени А.Н. Туполева, Ленингорский филиал, г. Ленингорск, Республика Татарстан, Российская Федерация. E-mail: melnichikha@gmail.com

Вклад в статью: идея исследования, сбор и обработка литературных источников, написание текста статьи.

Scopus ID: 56237014600

Researcher ID: P-3220-2015

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6834-5134>

Поступила в редакцию 20.07.2020 г.

Поступила после рецензирования 15.08.2020 г.

Принята к публикации 20.08.2020 г.

Information about the author

Gulnara N. Khadiullina, Doctor of Economics, Professor, Professor of Economics and Management Department. Kazan National Research Technical University named after A.N. Tupolev, Leninogorsk Branch, Leninogorsk, Republic of Tatarstan, Russian Federation. E-mail: melnichikha@gmail.com

Contribution to the article: idea of research, collection and processing of literary sources, writing article text.

Scopus ID: 56237014600

Researcher ID: 3220-2015

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6834-5134>

Received 20 July 2019

Reviewed 15 August 2020

Accepted for press 20 August 2020