

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
УЧАСТИЕ РОССИИ В ПРОЕКТЕ «ОДИН ПОЯС, ОДИН
ПУТЬ»

2021

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ

АННОТАЦИЯ

Работа посвящена анализу развития экономического сотрудничества между РФ и КНР в контексте реализации китайской глобальной инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП). На основе широкого круга источников и литературы определяются основные направления взаимодействия, особенности и результаты сотрудничества в рамках ОПОП.

Также анализируются позиции обеих стран и оценки взаимодействия, транслируемые международным экспертным сообществом. Автор приходит к выводу, что РФ и КНР не являются равноправными партнерами в проекте ОПОП, однако их сотрудничество, в целом, имеет положительную динамику.

Ключевые слова: Россия, Китай, ОПОП, Пояс и путь, торговля.

ABSTRACT

The work analyses the development of economic relations between Russia and China in the context of the implementation of the Chinese Belt and Road Initiative (BRI). On the basis of a wide range of primary and secondary sources, the interaction, features and results of cooperation within the framework of BRI are determined.

The official positions of the two countries are analyzed, as well as the assessment of interaction by the international expert community. The author comes to the conclusion that the RF and the PRC are not equal partners in the BRI project, however, their cooperation, in general, has positive dynamics.

Keywords: Russia, China, BRI, Belt and Road, trade.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	5
Глава 1. Теоретические аспекты.....	12
1.1. Обзор официальных позиций РФ и КНР по вопросам сотрудничества в рамках ОПОП.....	12
1.2. Экспертные подходы к трактовке ОПОП.....	17
Глава 2. Основные направления российско-китайского сотрудничества в рамках ОПОП.....	33
2.1. Транспортно-логистическое измерение.....	33
2.2. Энергетика.....	46
2.3. Торговля.....	55
Заключение.....	60
Список использованных источников и литературы.....	64
Приложение.....	94

ВВЕДЕНИЕ

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП) – глобальный экономический проект, сформулированный в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином и имеющий главной целью создание глобальной сети экономических коридоров, маршрутов и торговых путей. Конечным результатом реализации ОПОП, по мнению китайских властей, должно стать создание единого экономического пространства («Сообщества единой судьбы»). В контексте построения глобальной системы важную роль играет сотрудничество с крупными акторами, имеющими значительное геополитическое и геоэкономическое влияние — к числу таковых относится и Россия.

Актуальность данной темы заключается в том, что в период, освещенный в данной работе, происходит значительное укрепление двусторонних отношений РФ и КНР — прежде всего, в транспортно-логистическом и торговом измерениях. Кроме того, на фоне торговой войны между США и КНР, укрепление сотрудничества по линии «Пояса и пути» позиционируется специалистами в области международных отношений (как китайскими, так и зарубежными) как сигнал об увеличивающемся «удельном весе» альтернативных центров экономической силы и, как следствие, приобретает серьезный геополитический подтекст. В то же время важно оценить позитивные и негативные факторы усиления сотрудничества по линии ОПОП — поскольку РФ и КНР имеют собственное понимание целей участия в программе и не всегда сходятся в оценке тех или иных процессов. В этом ключе глобальная инициатива КНР может иметь двойственное влияние: с одной стороны, способствовать консолидации и экономическому развитию (в том числе на евразийском пространстве), а с другой стороны, послужить поводом для навязывания неоднозначных инициатив и постепенно превратить

РФ в «промежуточное логистическое звено» между КНР и странами Европы, не имеющее серьезного влияния на развитие ОПОП.

Таким образом, в качестве **объекта** данного исследования выступает глобальная китайская инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), **предметом** же является феномен взаимодействия РФ и КНР в рамках инициативы.

Анализ источников. При написании работы использовались различные материалы, которые можно разбить на несколько групп:

- Официальные документы (Государственная стратегия «интегративного развития» КНР¹, статистика Главного таможенного управления КНР², Совместные заявления лидеров РФ и КНР за период с 2013 г. по настоящий момент (например, Совместное заявление РФ и КНР об углублении всеобъемлющего партнерства и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества, 2015 г.)³ и др.).
- Интервью, выступления и заявления политических деятелей (председателя КНР Си Цзиньпина, Премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна, Президента РФ Владимира Путина, главы МИД РФ Сергея Лаврова, а также других представителей российских и китайских министерств и ведомств).
- Публикации в СМИ (ИТАР-ТАСС, Жэньминь жибао, Синьхуа, РИА-Новости, «Международное радио Китая» и др.).

Литература. При написании работы были использованы русскоязычные, англоязычные и переведенные с китайского языка исследования (статьи и аналитические записки), анализирующие текущие двусторонние отношения

1 Ли Кэцян. «Интегративное развитие». Доклад для Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) // Международное радио Китая. 05.03.2017. URL: https://vk.com/cri_rus?w=wall-29233152_26525 (дата обращения: 10.03.2021).

2 中华人民共和国海关总署 (Главное таможенное управление Китайской Народной Республики). URL: <http://dzs.customs.gov.cn/> (accessed: 25.04.2021).

3 Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества // Президент России. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 14.04.2021).

РФ и КНР в контексте сотрудничества по линии «Пояса и пути». Следует упомянуть коллективную монографию «Асимметрии региональных интеграционных проектов XXI века» под редакцией В. И. Михайленко, в которой рассматривается интеграционная составляющая инициативы «Один пояс, один путь» и ее влияние на государственную политику⁴. Необходимо также отметить работы таких российских экспертов как Ф. Лукьянов⁵, С. Лузянин⁶, В. Кашин⁷, И. Зуенко⁸ и А. Габуев⁹. Из зарубежных исследователей можно выделить Сунь Чжуанчжи¹⁰, Хун Йи¹¹, Х. Охаси¹², Гао Цзисян¹³, а также С. Бери¹⁴, М. Гланца¹⁵ и С. Браннера¹⁶.

Степень изученности проблемы. На сегодняшний день вопросы взаимодействия России и КНР в контексте инициативы «Один пояс, один

⁴ Коллективная монография «Асимметрии региональных интеграционных проектов XXI века» / отв. ред. Михайленко В.И. Екатеринбург: 2018, С. 260-269.

⁵ Лукьянов Ф. Многовекторность закончилась // Российский совет по международным делам. 13.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/mnogovektornost-zakonchilas/?sphrase_id=53890473 (дата обращения: 14.03.2021); Лукьянов Ф. Геополитика по Станиславскому // Совет по внешней и оборонной политике. 19.10.2017. URL: <http://svop.ru/main/25121/> (дата обращения: 15.05.2021).

⁶ Лузянин С. Российско-китайский диалог: модель 2020 // Российский совет по международным делам. 07.07.2020. URL: https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossijsko-kitayskiy-dialog-model-2020/?sphrase_id=53890665 (дата обращения: 20.11.2020).

⁷ Кашин В. Новый курс: некоторые выводы из выступления Си Цзиньпина // Российский совет по международным делам. 24.10.2017. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/novyy-kurs-nekotorye-vyvody-iz-vystupleniya-si-tszipina/?sphrase_id=53891100 (дата обращения: 13.02.2021).

⁸ Зуенко И. Инвестбитвы на Дальнем Востоке. Что происходит с китайскими и другими инвестициями в регионе // Московский центр Карнеги. 10.03.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81181> (дата обращения: 12.11.2020).

⁹ Габуев И. Экстренное сближение. Как пандемия усилит зависимость России от Китая // Московский центр Карнеги. 27.04.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81633> (дата обращения: 29.04.2021).

¹⁰ Сунь Ч. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути // Российский совет по международным делам. 18.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/?sphrase_id=53888854 (дата обращения: 13.01.2021).

¹¹ Hong Y. Regional Connection under the Belt and Road Initiative. – Foreign Affairs – №3 – 2019. – P. 18-31.

¹² Ohashi H. The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening-up policy // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2019. – P. 1-19.

¹³ Гао Ц. Сотрудничество в рамках «Одного пояса, одного союза» в научно-технической и инновационной сфере: возможности и вызовы // Российский совет по международным делам. 15.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-v-ramkakh-odnogo-poyasa-odnogo-soyuza-v-nauchno-tehnicheskoy-i-innovatsionnoy-sfere/?sphrase_id=53888854 (дата обращения: 10.10.2020).

¹⁴ Bery S. Toward a smart Indian response to China // Bruegel. 23.06.2020. URL: <https://www.bruegel.org/2020/06/toward-a-smart-indian-response-to-china/> (дата обращения: 25.03.2021).

¹⁵ Glantz M. China's long march toward 2049 // Foreign Affairs. 20.03.2020. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2020-03-20/china-belt-and-road> (accessed: 13.02.2021).

¹⁶ Brannen S. Four Scenarios for Geopolitical Order in 2025-2030: What Will Great Power Competition Look Like? // Center for Strategic and International Studies. 16.09.2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/four-scenarios-geopolitical-order-2025-2030-what-will-great-power-competition-look> (accessed: 10.04.2021).

путь» довольно комплексно отражены в зарубежной и отечественной научной литературе. Например, необходимо обратить внимание на книгу «Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения»¹⁷ под авторством А. Лукина и В. Якунина. Данная работа, среди прочего, заостряет внимание на особенностях организации логистических и экономических проектов на пространстве Евразии (в том числе в рамках ОПОП), а также содержит комплексную статистику, на основании которой можно оценить кумулятивный эффект российско-китайского сотрудничества.

Следует упомянуть также труды Е. Сафроновой¹⁸, трактующей проект «Один пояс, один путь» с точки зрения инструментов мягкой силы. В частности, автор особо подчеркивает, что именно концепт «soft power» во многом обуславливает ключевые особенности проекта (многовекторность, многоуровневость и др.). Также, по мнению Е. Сафроновой, следует обратить внимание на концепцию «Сообщества единой судьбы», продвигаемой в рамках проекта – как некоего комплекса конструкторов и элементов мягкой силы.

Отдельно в данном списке стоит работа Сергея Луконина («Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России»¹⁹). Несмотря на то, что данная статья была написана на начальных этапах реализации проекта «Один пояс и один путь», долгосрочные прогнозы исследователя по-прежнему содержат исчерпывающие ответы на многие вопросы, возникающие сегодня в российско-китайских отношениях.

Следует дополнительно указать, что тема сотрудничества Москвы и Пекина в рамках «Пояса и пути» не раз становилась объектом повышенного внимания со стороны зарубежных исследователей. Так, например,

¹⁷ Лукин С. Якунин В. Пути и пояса Евразии: национальные и международные проекты развития на евразийском пространстве и перспективы их сопряжения. – М.: Из-во «Весь мир» – 2019 – 420 с.

¹⁸ Сафронова Е. Стратегия "Один пояс, один путь" как носитель "мягкой силы" Китая // Новый Шелковый путь и его значение для России. - М.: ДеЛи плюс, 2016. С.84-108.

¹⁹ Луконин С. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России // Международная торговля и торговая политика. – 2015. – № 4 – С. 18 – 29.

необходимо выделить книгу «Инициатива пояса и пути» (Тай Вэй Лим, Генри Чан, Кэтрин Цзэн), содержащую комплексную оценку первых нескольких лет реализации проекта ОПОП²⁰. Ключевая особенность данной работы состоит в том, что «Пояс и путь» и «Сообщество единой судьбы» (а также все процессы, сопутствующие их реализации) оцениваются с точки зрения китайских концептуальных подходов. Это, в свою очередь, позволяет составить комплексную картину китайского видения проекта ОПОП, а также места и роли, отводимых России в этом проекте.

Также интерес представляют некоторые работы западных исследователей. Среди прочего следует упомянуть аналитические труды М. Гланца (прежде всего, «China's long march toward 2049»²¹). Данный автор интересен тем, что достаточно комплексно анализирует феномен «долговых ловушек» (т. н. «Debt traps»), который Пекин активно использует при выстраивании диалога с партнерами по проекту ОПОП. Кроме того, М. Гланц заостряет внимание на перспективах расширения сотрудничества Москвы и Пекина в рамках «Пояса» с точки зрения возможности формирования в долгосрочной перспективе российско-китайского альянса, имеющего ярко выраженный антиамериканский вектор.

Как результат, степень изученности темы и в российском, и в зарубежном научном дискурсе довольно высокая. Как правило, при анализе российско-китайского взаимодействия в рамках «Пояса и пути» исследователи обращают внимание на отдельные аспекты сотрудничества или на анализ его международного фона. Однако в то же время комплексный обзор (учитывающий в том числе концептуальные особенности восприятия проекта Москвой и Пекином) по-прежнему недостаточен.

²⁰ Lim T. et al. China's one belt one road initiative. – NY: World Scientific, 2018 – 322 pp.

²¹ Glantz M. China's long march toward 2049 // Foreign Affairs. 20.03.2020. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2020-03-20/china-belt-and-road> (accessed: 13.02.2021).

В связи с вышесказанным **цель** данной работы – выяснить, из каких элементов складывается участие России в ОПОП, и как данное сотрудничество реализуется на практике.

В соответствии с этой целью, сформулированы следующие **задачи** исследования:

- Изучить теоретические аспекты взаимодействия в рамках ОПОП с точки зрения теорий МО;
- Рассмотреть процесс взаимодействия РФ и КНР в рамках ОПОП по приоритетным направлениям взаимодействия (транспортно-логистический и торговый аспекты);
- Сопоставить и охарактеризовать основные позитивные и негативные факторы взаимодействия.

Хронологические рамки исследования определены следующим образом. В качестве начальной точки выбран 2013 г. (начало реализации инициативы «Один пояс, один путь», конечная точка отсутствует (исследование по настоящее время). Выбор временного промежутка обусловлен тем, что российско-китайское сотрудничество в рамках ОПОП началось практически сразу после запуска соответствующей инициативы, а соглашение между двумя странами (2015 г.) лишь легитимизировало и расширило наработанные ранее связи.

Территориальные рамки исследования: РФ и КНР.

Теоретико-методологическую базу исследования составляют теории неомарксизма (мир-системная теория И. Валлерстайна²²) и неореализма (концепция «ограниченного геополитического могущества» З. Бжезинского²³),

²² Wallerstein I. M. World-systems analysis: A brief introduction to new paradygm. – Duke University Press - 2004. – 250 P.

²³ Bzezinsky Z. Great chessboard. Domination of America and its geostrategic imperatives //International relations. – 1999. – 256 P.

а также китайский национальный подход²⁴ к пониманию ОПОП. Сочетание трех вышеназванных подходов позволяет наиболее полно сформулировать геополитическое содержание концепции «Пояса и пути» — как одного из логически объяснимых элементов пост-биполярной системы международных отношений.

Из **методов исследования** использовались анализ, синтез и другие общенаучные методы.

Научная новизна исследования заключается в том, что в работе анализируются не только теоретические аспекты, но и прослеживаются реализация договоренностей и дается оценка позитивных и негативных результатов взаимодействия РФ и КНР в рамках ОПОП.

Практическая значимость осуществленного исследования: Данная работа имеет практическую значимость, результаты исследования могут быть использованы в научной, образовательной и профессиональной деятельности.

Структура работы: Данная работа состоит из введения, основной части с 2 главами, заключения, списка используемой литературы и приложений.

В первой главе содержится анализ инициативы «Пояса и пути» с точки зрения ряда теоретических парадигм международных отношений (неореализм, неомарксизм), а также представлен китайский концептуальный подход к трактовке феномена ОПОП.

Вторая глава рассматривает эффективность российско-китайского сотрудничества в трех плоскостях (инфраструктурно-логистические проекты, энергетика, торговля).

²⁴ 习近平“一带一路”构想战略意义深远 (Си Цзиньпин: проект «Один пояс, один путь» имеет большое стратегическое значение) // CRI.Online. URL: <http://news.cri.cn/gb/42071/2014/10/10/882s4720906.htm> (дата обращения: 15.05.2021).

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

1.1. ОБЗОР ОФИЦИАЛЬНЫХ ПОЗИЦИЙ РОССИИ И КНР ПО ВОПРОСАМ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ОПОП

Следует начать с того, что в основу текущего китайского видения инициативы «Один пояс, один путь» положены ключевые документы КНР – например, «Видение и действия по совместному построению экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века»²⁵ – а также заявления председателя КНР Си Цзиньпина и его ближайшего окружения. Ключевая причина заинтересованности китайской стороны в развитии международного сотрудничества и увеличении объемов торговли – стремление к «новой нормальности»²⁶ национальной экономики: формату, в рамках которого внешнеэкономические связи Пекина выступают инструментом продвижения того устойчивого видения, которое сложилось в рамках концепции «мирного возвышения», а также противодействуют закреплению в глобальном дискурсе негативных конструктов²⁷. До этого важность следования данной концепции неоднократно подчеркивалась на сессиях Всекитайского собрания народных представителей²⁸, а также нашла

²⁵ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road // National Development and Reform Commission (NDRC). 02.01.2015. URL: <https://fmp.msu.ru/anthology/countries/item/1768-vision-and-actions-on-jointly-building-silk-road-economic-belt-and-21st-century-maritime-silk-road> (accessed: 13.02.2021).

²⁶ Michelson M. «Normalising» the «New Normal» in China // Public Affairs Asia. 07.10.2020. URL: <https://publicaffairsasia.com/normalising-the-new-normal-in-china/> (accessed: 14.04.2021).

²⁷ Островский А. Каменнов Б. и др. Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) // М.: ИДВ РАН – 2020. — 344 с.

²⁸ В Пекине состоялось заключительное заседание 3-й сессии ВСНП 13-го созыва // Синьхуа. 28.05.2020. URL: http://russian.news.cn/2020-05/28/c_139015519.htm (дата обращения: 25.03.2021).

отражение сначала в XIII пятилетнем плане развития КНР (2016–2020)²⁹, а затем (частично) была перенесена и в XIV пятилетний план развития (2021 – 2025)³⁰.

Довольно широкое отражение получил проект «Пояса и пути» и в российских документах. В частности, в 2014 г. Россия подписала Соглашения между правительствами стран-участниц ШОС «О создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», которое, по сути, было направлено на упрощение режима разработки и реализации совместных инфраструктурно-логистических проектов на пространстве ШОС, а также на обновление профильной законодательной базы³¹. Впоследствии данный документ дополнили подписанные в мае 2015 г. стратегические соглашения о партнерстве РФ и КНР по вопросам международной торговли и грузоперевозок, позволившие выработать общий подход к организации комплексных логистических цепочек³².

Кроме того, в дальнейшем важность развития логистического сотрудничества частично была отражена в Указе «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», где план по строительству и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному

²⁹ Цели 13-й пятилетки: "новая нормальность" китайской экономики // Deutsche Welle. 25.10.2015. URL: <https://www.dw.com/ru/%D1%86%D0%B5%D0%BB%D0%B8-13-%D0%B9-%D0%BF%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BA%D0%B8-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F-%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C-%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B8/a-18802062> (дата обращения: 13.04.2021).

³⁰ Сидорович В. 14-й пятилетний план развития КНР (2021-2025). Основное в области энергетики и климата // Аналитическое агентство «Renen». 09.03.2021. URL: <https://renen.ru/14-j-pyatiletnij-plan-razvitiya-knr-2020-2025-osnovnoe-v-oblasti-energetiki-i-klimata/> (дата обращения: 17.03.2021).

³¹ Ратифицировано Федеральным законом от 28.11.2015 N 337-ФЗ. См.: Соглашение между правительствами государств - членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 07.09.2014. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420390140> (дата обращения: 13.05.2021).

³² Документы, подписанные в рамках официального визита Президента Российской Федерации В. В. Путина в КНР // Президент России. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4972> (дата обращения: 17.03.2021).

маршруту «Европа – Западный Китай» был включен в число приоритетных задач³³.

Примечательно, что в Указе «О национальных целях развития России до 2030 года» (июль 2020 г.) тема ОПОП, фактически, не затрагивается, однако некоторые приоритеты развития российской экономики, декларированные в рамках проекта (рост экспорта несырьевых товаров, рост прямых иностранных инвестиций, создание условий для развития международного экономического партнерства и др.), по-прежнему прослеживаются³⁴.

Если же говорить об общем образе ОПОП, который транслируют официальные лица РФ и КНР, то здесь ситуация также представлена в позитивном ключе – обе стороны демонстрируют довольно высокую взаимную заинтересованность. В частности, в 2015 г. председатель КНР Си Цзиньпин в ходе официального визита в Москву отмечал, что стыковка ОПОП и проектов РФ на пространстве Евразии принесет значительную выгоду обеим сторонам. «Проекты ЕАЭС и «Шелкового пути» могут гармонично дополнять друг друга», – отметил Си Цзиньпин в ходе пресс-конференции по итогам визита³⁵.

Торгово-энергетическое же сотрудничество, реализуемое в рамках ОПОП, рассматривается как залог процветания стран-партнеров. «Экономическое сотрудничество и торговля есть ключевая опора наших отношений. Они имеют решающее значение для общего развития и возрождения Китая и России», – отметил председатель КНР Си Цзиньпин в ходе визита в Москву в июне 2019 г.³⁶ Аналогичных взглядов придерживается

³³ Президент подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Президент РФ. 07.08.2018. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 15.05.2021).

³⁴ Владимир Путин подписал Указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» // Президент России. 21.07.2020. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63728> (дата обращения: 18.05.2021).

³⁵ РФ и Китай договорились о «состыковке» проектов ЕАЭС и «Шелковый путь» // ИТАР-ТАСС. 08.05.2015. URL: <https://tass.ru/ekonomika/1956881> (дата обращения: 17.02.2021).

³⁶ Xi Jinping's Visit to Russia Accents Ties in Face of Tensions with U.S. // The New York Times. 05.06.2019. URL: <https://www.nytimes.com/2019/06/05/world/europe/xi-jinping-china-russia.html> (accessed: 10.03.2021).

и Чжан Ханьхуэй – посол КНР в РФ. В редакционной статье «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу», опубликованной в газете «Труд» дипломат рассуждает о позитивном влиянии совместной реализации крупных проектов в области энергетики (упоминаются, в частности, проект по добыче и сжижению природного газа «Ямал СПГ», нефтепроводы «Восточная Сибирь — Тихий океан» и «Сила Сибири»), а также подчеркивает, что открытое и эффективное сотрудничество двух стран «закладывает фундамент будущей глобальной экономики, построенной на гуманистических принципах»³⁷.

Важность сотрудничества с РФ (прежде всего, по части совместного развития логистических проектов на Дальнем Востоке) неоднократно подчеркивалась китайской стороной. Как отмечают авторы исследования Центра Карнеги, в период с 2016 по 2018 гг. китайские официальные лица высказывались о модернизационных проектах дальневосточных железнодорожных узлов и морских хабов в положительном ключе, позиционируя их в качестве «основы для совершения торговых и финансовых сделок»³⁸.

Положительный эффект от сотрудничества в рамках ОПОП неоднократно подчеркивался на высшем уровне. Например, в 2019 г. на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) президент РФ В. Путин заявлял, что на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке совместно с китайскими партнерами уже создано около 100 предприятий и 13 тыс. высокотехнологичных рабочих мест, что подчеркивает высокую

³⁷ Чжан Ханьхуэй: «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу // Посольство КНР в России. 16.01.2021. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1846717.htm> (дата обращения: 21.04.2021).

³⁸ Stronski P. Cooperation and competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic // Carnegie Endowment. 10.02.2018. URL: https://carnegieendowment.org/files/CP_331_Stronski_Ng_Final.pdf (accessed: 10.03.2021).

заинтересованность обеих сторон в развитии проекта³⁹. «У нас совершенно конкретные планы совместной работы, они нас полностью устраивают, – сказал глава государства. – И уверен, что будем двигаться на этом направлении весьма успешно»⁴⁰. Также высокую заинтересованность российского лидера в развитии взаимодействия с КНР в рамках ОПОП можно косвенно отследить по частоте упоминаний проекта в официальных документах и публикациях российского правительства – начиная с момента официального запуска двустороннего сотрудничества тема «Пояса» была поднята не менее 300 раз (коэффициент плотности упоминаний слов в диапазоне от 4,7 до 6,2 единиц на 100 тыс. слов), и, несмотря на падение упоминаемости отдельных ключей, суммарные показатели по-прежнему стремятся вверх, а большинство упоминаний имеет позитивную тональность (см.: *рис. 1 Приложения*)⁴¹.

Также следует указать, что развитие торговых отношений в контексте ОПОП, по мнению президента РФ, призвано закрепить положительные аспекты стратегического партнерства РФ и КНР, а также содействовать упрочнению позиций двух стран на международной арене. «Российско-китайское торговое сотрудничество в рамках «Пояса» расширяется по секторам, однако последние два десятилетия оно по-прежнему сконцентрировано на сырье. Тем не менее, структура диверсифицируется. И это важный показатель», – подчеркнул президент в ходе одной из пресс-конференций⁴².

³⁹ Указанные предприятия связаны с ОПОП в рамках подписанного сторонами Сопряжения. См.: Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума // Президент России. 07.06.2019. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/60707> (дата обращения: 10.02.2021).

⁴⁰ Путин заявил, что надеется на успешное сопряжение ЕАЭС и проекта «Один пояс - один путь» // ИТАР-ТАСС. 07.06.2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6525622> (дата обращения: 17.03.2021).

⁴¹ Закономерность выведена на основе отчетов сервиса «Декодер», а также отчетов сервиса «Медиалогия». См.: Слова Президента. Decoder. 10.01.2021. URL: <https://putin.dekoder.org/slova#q=%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%20%D1%88%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9%2C%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%2C%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C> (accessed: 12.02.2021).

⁴² Putin stands by China, criticizes U.S., in trade, Huawei disputes // Reuters. 07.06.2019. URL: <https://www.reuters.com/article/us-russia-forum-putin-idUSKCN1T819W> (accessed: 10.04.2021).

Позитивные оценки прослеживаются также по части торговли и энергетики. Так, например, глава министерства энергетики РФ Александр Новак, выступая на форуме «Один пояс, один путь» в 2017 г., подчеркнул особую важность проекта для развития энергетического сотрудничества в самом широком смысле этого термина. «Мы видим дополнительные возможности углубления евразийской интеграции и осуществления масштабных совместных инфраструктурных проектов: расширения железнодорожных и портовых мощностей, строительства межгосударственных линий электропередач и трубопроводов», – подчеркнул министр⁴³.

1.2. ЭКСПЕРТНЫЕ ПОДХОДЫ К ТРАКТОВКЕ ОПОП

Говоря о сотрудничестве РФ и КНР в контексте «Пояса и пути», важно учитывать не только статистические показатели, но и т. н. «внешний» фон реализации сотрудничества, выраженный в оценках со стороны политиков и экспертов двух стран. Учет обоих показателей при анализе позволяет сформировать объективную картину сотрудничества, а также выявить расхождения во взглядах и долгосрочных интересах.

Следует начать с того, что, с точки зрения китайского теоретического подхода, глобальная инициатива «Один пояс, один путь» – это не монопроект и не экономический механизм, а концептуальная инициатива по развитию сотрудничества, опирающаяся на двусторонние и многосторонние механизмы, существующие в Китае и соответствующих странах, а также опирающаяся на существующие и эффективные региональные платформы сотрудничества, направленные на «конструктивную реинтеграцию»⁴⁴ исторических символов

⁴³ Александр Новак выступил на форуме «Один пояс, один путь» // Министерство энергетики РФ. 14.05.2017. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/7991> (дата обращения: 20.04.2021).

⁴⁴ Feng Y., Gabuev A., Haenle P, Ma B, Trenin D. The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and Beijing // Carnegie-Tsinghua Center for global policy. 08.04.2019. URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774> (accessed: 17.02.2021).

древнего «Шелкового пути» в современный дискурс, активное развитие экономических партнерских отношений со странами, расположенными вдоль этого маршрута, и формирование «общего политического доверия, экономической интеграции, культурных интересов, судьбы и ответственности»⁴⁵.

«Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), выступающий в качестве ключевого (магистрального) сухопутного маршрута китайского «Пояса и пути», включает в себя три ключевых (артериальных) направления: Центрально-азиатское (Китай – Центральная Азия – Западная Азия – Персидский Залив), Средиземноморское и Южное (Юго-Восточная Азия, Южная Азия, Индийский океан)⁴⁶.

Идея создания глобального экономического маршрута, согласно позиции китайских политических деятелей, полностью отвечала условиям сложившегося в начале XXI века постбиполярного миропорядка, а также продолжала заложенную ранее линию «политической и экономической открытости» Ху Цзиньтао, а также закрепляла ключевые положения концепции «мирного возвышения Китая» (т.н. «Peaceful Rise»)⁴⁷. Ввиду этого, в 2015 г. оба маршрута, объединенные под общим названием «Один пояс, один путь», получили институциональное оформление⁴⁸. Как результат, начиная с

⁴⁵ Концепция Си Цзиньпина «Один пояс, один путь» имеет далеко идущее стратегическое значение (习近平“一带一路”构想战略意义深远) // Opinion China. 08.06.2016. URL: http://opinion.china.com.cn/opinion_97_150197.html (дата обращения: 17.03.2021).

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ В соответствии с позицией китайских исследователей, ОПОП является ответом на попытки США и других стран Запада установить однополярный миропорядок, обеспечив тем самым свое долгосрочное доминирование (прежде всего, экономическое) на мировой арене. В экспертных работах ОПОП также иногда позиционируется как пример эффективного сотрудничества в рамках формата «региональной многополярности». См.: Каплан Р. География китайской мощи // Россия в глобальной политике. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Geografiya-kitaiskoi-moschi-100759> (дата обращения: 01.04.2021); Лексютина Я. Форум высокого уровня: пояс и путь китаецентричного мира // Дискуссионный клуб «Валдай». 24.04.2019. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/forum-vysokogo-urovnya/> (дата обращения: 17.05.2021); Aims of the Belt and Road Initiative // The Belt and Road Initiative. 16.03.2018. URL: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (accessed: 29.04.2021).

⁴⁸ Zhang B. One belt, one Road, one big competition // The Diplomat. 15.12.2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition/> (accessed: 23.01.2021)

2015 г., проект «Пояса и пути» стал одной из приоритетных внешнеполитических задач Пекина.

В течение следующих лет динамика развития и расширения концепции «Один пояс, один путь» только набирала обороты. Так, в начале 2016 г. правительство КНР интегрировало данный проект в генеральный план «XIII пятилетки», тем самым закрепив его в качестве приоритетной задачи комплексного государственного развития⁴⁹. Окончательное закрепление этой идеи произошло годом позже, с учреждением ежегодного форума «Один пояс, один путь», в котором, помимо КНР, принимают участие все государства-партнеры Пектина.

Также в конце 2017 г. были окончательно сформулированы ключевые принципы строительства проекта «Один пояс, один путь», среди которых⁵⁰:

- Принцип всеобщего равенства и равноправного участия в проекте;
- Принцип мирного сосуществования и кооперации;
- Принцип невмешательства во внутренние дела других государств;
- Принцип свободного и честного сотрудничества;
- Принцип абсолютной открытости, прозрачности и мультипликативности реализуемых проектов;
- Принцип «общего мышления», мирной многосторонней дипломатии;
- Принцип «единой судьбы» и «инклюзивного вовлечения».

Несмотря на то, что осенью 2017 г. в развитии региональных составляющих концепции наметился спад, обусловленный обострением противоречий в двусторонних отношениях КНР с рядом государств, негативные тенденции практически не повлияли на итоговую региональную динамику развития инициативы. Все это позволило окончательно трансформировать концепцию «Один пояс, один путь» из «исключительно экономически ориентированного»

⁴⁹ Там же

⁵⁰ Ли Кэцян. «Интегративное развитие». Доклад для Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) // Международное радио Китая. 07.03.2017. URL: https://vk.com/cri_rus?w=wall-29233152_26525 (дата обращения: 10.03.2021).

проекта ⁵¹ в многоуровневую инициативу, включающую в себя также элементы политического конструирования, посткризисного моделирования.

Помимо улучшения внешнеэкономических связей, проект ОПОП также имел задачу развития отдельных административных единиц китайского государства. Программа «регионального внимания» до сих пор занимает определяющую позицию в конструировании внутренней политики КНР. Так, 19 февраля 2019 г. был обнародован план развития провинций «Большого Залива» (провинция Гуандун, а также особые административные районы Сянган и Аомэнь), который предполагает проведение цикла мер по ускоренной урбанизации и дальнейшему встраиванию китайских территорий в глобальную инфраструктурную канву проекта «Один пояс, один путь»⁵². По словам китайских властей, подобные шаги – это не только реализация стратегической концепции «великого возрождения китайской нации», но и путь к общему процветанию стран на этом пути. Таким образом, с помощью прагматического сотрудничества, реализуемого в контексте стратегии «Один пояс и один путь», власти КНР планируют завоевать дополнительные преимущества и эффективно строить «Сообщество единой судьбы».

Особое внимание в теории «Пояса и пути» китайское руководство по-прежнему уделяет развитию понятийного аппарата и закреплению созданных ранее позитивных образов. Это касается, прежде всего, работы по преодолению стереотипов, связанных с восприятием КНР в мире («китайская угроза», «всекитайская глобальная экспансия», «борьба за восстановление китайского величия» и др.)⁵³. Руководство КНР подчеркивает, что концепция «Пояса и пути» – это не средство достижения глобального экономического

⁵¹ Ли Кэцян. «Интегративное развитие». Доклад для Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) // Международное радио Китая. 07.03.2017. URL: https://vk.com/cri_rus?w=wall-29233152_26525 (дата обращения: 10.03.2021).

⁵² (Один пояс, один путь: неразрывные отношения (一带一路 不解之缘) // Жэньминь Жибао. 10.04.2018. URL: <http://finance.people.com.cn/n1/2018/0410/c1004-29915449.html> (дата обращения: 09.02.2021).

⁵³ Ли Кэцян. «Интегративное развитие». Доклад для Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) // Международное радио Китая. 07.03.2017. URL: https://vk.com/cri_rus?w=wall-29233152_26525 (дата обращения: 15.02.2021).

доминирования Китая в ущерб интересам всех других игроков, а, напротив, инструмент эффективного соразвития и взаимовыгодного сотрудничества. Например, в 2015 г. на Боаоском азиатском форуме председатель КНР Си Цзиньпин выступал с речью, в которой отметил, что «Пояс и путь» – это не «сольная партия» КНР, но «симфонический оркестр» всех мировых держав, а в 2017 г. на сессии Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что реализация проекта ОПОП нацелена, прежде всего, на «строительство равноправной и глобальной экономики, в которой не будет места протекционизму и притеснению».

Вместе с тем, китайские власти также признают, что на первых порах (подразумевается первое десятилетие с момента начала реализации инициативы – т.е. период с 2013 по 2023 гг.) «пояс и путь» может столкнуться с рядом внерегиональных угроз и негативных коннотаций, включая обвинения в чрезмерном вмешательстве во внутренние дела других государств, а также региональных организаций⁵⁴.

Базовая идея «Шелкового пути» – это «многосторонняя и энергичная площадка взаимодействия»⁵⁵, успех которой зависит от того, сможет ли Китай достичь консенсуса с такими крупными странами, как США, Индия и Япония, для достижения взаимной выгоды и беспроигрышной ситуации; сможет ли он укрепить стратегическое сотрудничество с такими странами, как Россия, Казахстан и Иран, с тем чтобы добиться интеграции политики на техническом уровне; и сможет ли он координировать свои контакты с международными учреждениями для достижения взаимной поддержки политических позиций. Аналогичную мысль транслируют и китайские эксперты. В частности, Китайская академия международной торговли и экономического

⁵⁴ Perera A. Ferchen M. Why Unsustainable Chinese Infrastructure Deals Are a Two-Way Street // Carnegie-Tsinghua Center for global policy. 23.07.2019. URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/07/23/why-unsustainable-chinese-infrastructure-deals-are-two-way-street-pub-79548> (accessed: 19.02.2021).

⁵⁵ Premier Li Keqiang Meets the Press: Full Transcript of Questions and Answers // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 12.03.2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1860396.shtml (accessed: 14.03.2021).

сотрудничества (CAITEC)⁵⁶ и Институт международных исследований Университета Цинхуа⁵⁷ позиционируют российско-китайское сотрудничество в рамках ОПОП как важную составляющую «мирного возвышения» Китая, а также как залог процветания Евразии.

Одна из проблем, с которой столкнулся «Пояс» на первых порах (а, в условиях набирающей темпы торговой войны между США и КНР, продолжает сталкиваться вновь) – постоянное сравнение его в иностранной прессе с американским «планом Маршалла»⁵⁸. Ввиду этого китайская сторона всячески стремится подчеркнуть непохожесть своего проекта на более ранние инициативы. Однако это, в свою очередь, формирует во внешнеполитической китайской повестке ряд новых вопросов. Например, как решить проблемы торгового противостояния с США, гармонизировав китайско-американские отношения, а также не допустить политической изоляции КНР.

Если говорить об оценках, которые высказываются в экспертном сообществе России и зарубежных стран, то здесь ситуация выглядит гораздо более комплексно. Так, с одной стороны, ведущие аналитические центры РФ транслируют позитивную повестку. Например, в докладах Российского совета по международным делам (РСМД)⁵⁹, дискуссионного клуба «Валдай»⁶⁰ и

⁵⁶ Cai P. Understanding China's Belt and Road initiative // The Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation. 16.03.2020. URL: <http://caitec.org.cn/article/research/dandc/2021010/2203.html> (accessed: 17.03.2021).

⁵⁷ Yujun F., Gabuev A., Haenle P., Ma B., Trenin D. The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and Beijing // Carnegie-Tsinghua Center for global policy. 08.04.2019 URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774> (accessed: 17.03.2021).

⁵⁸ Zhang B. One belt, one Road, one big competition // The Diplomat. 15.12.2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition/> (accessed: 17.03.2021); Сафронова Е. Стратегия "Один пояс, один путь" как носитель "мягкой силы" Китая // Новый Шелковый путь и его значение для России. - М.: ДеЛи плюс, 2016. С.84-108.

⁵⁹ Панова В. Прыжок азиатских тигров в пространство мегарегионов // Российский совет по международным делам. 08.12.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/pryzhok-aziatskikh-tigrov-v-prostranstvo-megaregiонов/?sphrase_id=75398193 (дата обращения: 13.01.2021).

⁶⁰ Тренин Д., Шаолэй Ф., Хэн Ц. Развитие Дальнего Востока и китайско-российские отношения: новое видение и новые подходы // Дискуссионный клуб «Валдай». 03.09.2019. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/valdai-papers/valdayskaya-zapiska-107/> (дата обращения: 10.04.2021).

Российского института стратегических исследований (РИСИ)⁶¹ прослеживается тезис о том, что кумулятивный эффект от вовлечения России в ОПОП по итогам первых лет участия в проекте превысил ожидаемые показатели не менее чем на 15%. Кроме того, довольно часто отмечается, что развитие сотрудничества может позитивно сказаться на геополитических позициях России. Кроме того, российские исследователи, отмечают, что в российско-китайском диалоге к концу 2020 г. окончательно наметился отход от «эйфорических настроений» в сторону проработки конкретных проблем – будь то модернизация перерабатывающих комплексов или расширение взаимодействия по ВИЭ⁶²).

В целом, итоги первой пятилетки участия России в проекте получили позитивную оценку в аналитическом сообществе. Так, в коллективной аналитической записке Российского совета по международным делам «Стратегическое взаимодействие России и Китая: значимость и сущность»⁶³ под редакцией А. КОРТУНОВА подчеркивается, что расширение торгового измерения русско-китайского сотрудничества положительно сказалось не только на региональном, но и глобальном экономическом климате. Аналогичной позиции придерживаются и китайские эксперты-международники. Например, в 2019 г. китайский аналитический университет Цинхуа назвал Россию партнером, в наибольшей степени вовлеченным в реализацию программы «Один пояс, один путь», положительно оценив усилия Москвы по «политической координации» двусторонней торговли, а президенту РФ даже было присвоена степень почетного доктора данного

⁶¹ Беляев М. «Один пояс — один путь»: перспективы сопряжения ЕАЭС с главным проектом КНР // Российский институт стратегических исследований. 17.11.2020. URL: <https://riss.ru/article/16040/> (дата обращения: 15.02.2021).

⁶² Санакоев С. Россия и Китай: дипломатия стратегического партнёрства в новую эпоху // Российский совет по международным делам. 21.03.2021. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-kitay-diplomatiya-strategicheskogo-partnyerstva-v-novuyu-epokhu/?sphrase_id=75742131 (дата обращения: 16.04.2021).

⁶³ КОРТУНОВ А. Стратегическое взаимодействие России и Китая: значимость и сущность // Российский совет по международным делам. 28.03.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/papers/Russia-China-Strategic-PolicyBrief28.pdf> (дата обращения: 28.03.2021).

университета⁶⁴.

С другой стороны, в международном экспертном сообществе высказываются и скептические оценки. В частности, в представленном в сентябре 2020 г. аналитическом докладе Центра стратегических и международных исследований (CSIS) «Четыре сценария геополитического миропорядка на 2025–2030 гг.», подчеркивается, что КНР рассматривает Россию не как стратегического партнера, а как ресурсную базу, взаимодействие с которой выстраивается, исходя из интересов Пекина, а не Москвы⁶⁵. Это, в свою очередь, ведет к формированию опасного дисбаланса сил в Евразии, который в перспективе может стать угрозой для безопасности западных стран. Российские исследователи также продвигают сходный тезис и обосновывают его в том числе тем, что текущее развитие транспортно-логистического и энергетического сотрудничества в контексте реализации ОПОП серьезно осложнено рядом факторов и препятствий (как объективных, так и субъективных)⁶⁶. В первую очередь, речь идет о значительных различиях в стратегических интересах двух стран (в том числе в контексте регионального развития). Так, в 2016 г. президент России В. В. Путин выдвинул концепцию Большого евразийского партнерства, в основе которой лежала идея многоуровневой интеграции (прежде всего, через «увязку» транспортно-

⁶⁴ Putin receives honorary doctorate from Tsinghua University // Ruptly. 26.04.2019. URL: <https://www.ruptly.tv/en/videos/20190426-022-Kitay-Putin-stal-pochetnym-doktorom-kitayskogo-universiteta-Tsinhua> (accessed: 17.02.2021); Spivak V. How Putin Plans to Cash In on The One Belt One Road Initiative // Carnegie Endowment for International Peace. 16.05.2017. URL: <https://carnegie.ru/2017/05/16/how-putin-plans-to-cash-in-on-one-belt-one-road-initiative-pub-69998> (accessed: 13.02.2021).

⁶⁵ Brannen S. Four Scenarios for Geopolitical Order in 2025-2030: What Will Great Power Competition Look Like? // Center for Strategic and International Studies. 16.09.2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/four-scenarios-geopolitical-order-2025-2030-what-will-great-power-competition-look> (accessed: 10.04.2021).

⁶⁶ Карнеев А. Значение и смысл формулы российско-китайского стратегического сотрудничества «в новую эпоху» // Российский совет по международным делам. 11.02.2021. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/znachenie-i-smysl-formuly-rossiysko-kitayskogo-strategicheskogo-sotrudnichestva-v-novuyu-epokhu/?sphrase_id=79133066 (дата обращения: 17.02.2021); Габуев А. Ложное множество // Московский центр Карнеги. 07.06.2019. URL: <https://carnegie.ru/2019/06/07/ru-pub-79287> (дата обращения: 13.02.2021); Белослудцева Т. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество или соперничество // Российский совет по международным делам. 25.11.2020. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/tatiana-belosludtseva/35323/?sphrase_id=79133066 (дата обращения: 05.01.2021).

логистических каналов) под руководством России⁶⁷. Несмотря на то, что вышеназванная инициатива рассматривалась многими как «проект, соответствующий духу ОПОП», она на деле серьезно расходится с глобальным проектом «Сообщества единой судьбы», где «локомотивом развития» должен стать Пекин⁶⁸. По этой причине процесс совместного развития логистики в контексте ЕАЭС, на котором так настаивает Россия, как правило, не находит поддержки у партнеров⁶⁹.

Кроме того, все чаще высказываются опасения, что в новых экономических условиях углубление сотрудничества с КНР по части торговли может обернуться для России негативными последствиями. В частности, усиливающийся импортно-экспортный дисбаланс в КНР⁷⁰ (снижение интенсивности импорта в КНР на фоне резкого увеличения экспортных потоков) с высокой долей вероятности приведет к резкому росту стоимости фрахта (эксперты прогнозируют рост стоимости не менее чем в 2 раза), что, в свою очередь, может спровоцировать кризис на мировом контейнерном рынке и, как следствие, рост цен на потребительские товары в ряде стран (в том числе и в России)⁷¹. Кроме того, на фоне роста стоимости фрахта может снизиться плотность контейнерного транзита через территорию РФ, что также можно

⁶⁷ Путин призвал создать большое Евразийское партнерство // ИТАР-ТАСС. 17.06.2016. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3376295> (дата обращения: 13.04.2021).

⁶⁸ Beijing Continues Its Steady But Uneven Rise In the World // Radio Liberty. 07.04.2021. URL: <https://www.rferl.org/China-In-Eurasia> (accessed: 15.04.2021); Gabuev A. As Russia and China Draw Closer, Europe Watches With Foreboding // Carnegie Endowment for International Peace. 19.03.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/84135> (accessed: 25.04.2021); Stone I. Why does everyone assume that Russia and China are friends? // The Washington Post. 27.03.2021. URL: <https://www.washingtonpost.com/opinions/2021/05/26/why-does-everyone-assume-that-russia-china-are-friends/> (accessed: 15.05.2021).

⁶⁹ Тренин Д. Союзническая политика России: что делать и что менять? // Московский центр Карнеги. 27.08.2020. URL: <https://carnegie.ru/2020/08/27/ru-pub-82588> (дата обращения: 15.02.2021); Лузянин С. Российско-китайский диалог: модель 2020 // Российский совет по международным делам. 07.07.2020. URL: https://russianscouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2020/?sphrase_id=53890665 (дата обращения: 08.01.2021).

⁷⁰ Мир накрыл глобальный транспортный кризис из-за дефицита контейнеров // Lenta.ru. 25.01.2021. URL: <https://lenta.ru/news/2021/01/25/konteiner/> (дата обращения: 14.03.2021).

⁷¹ Зуенко Е. Новогодний скачок цен. Кто будет платить за транспортный коллапс в Китае // Московский Центр Карнеги. 24.12.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83426> (дата обращения: 14.04.2020).

рассматривать как угрозу внешнеторговому сотрудничеству в рамках ОПОП⁷².

Говоря об экспертной составляющей оценки проекта, следует дополнительно обратить внимание на теоретические подходы, наиболее применимые для характеристики его особенностей – в частности, на теории неореализма и неомарксизма.

Так, например, в контексте неореализма, теория «Пояса и пути» выступает как проявление государственной мощи, нацеленной на наращивание геополитического превосходства. Некоторые авторы также продвигают гипотезу, что ОПОП служит «прикрытием» растущих военных амбиций КНР. Например, отмечается, что ускоренное расширение круга экономических партнеров КНР позволило в какой-то степени замаскировать реализованную в 2017 г. реформу НОАК, в результате которой была не только увеличена численность вооруженных сил, а также увеличен ее «удельный вес» в политической жизни государства⁷³.

С помощью неореалистской логики также можно объяснить и опасения некоторых политических деятелей, связанные с развитием проекта ОПОП. Одна из тенденций, на которую регулярно обращают внимание – растущее инфраструктурное проникновение КНР в другие страны. Существует мнение, что таким образом китайское правительство расставляет рычаги влияния в странах интереса, чтобы в дальнейшем использовать их для достижения более выгодных позиций во внешней политике. Самый яркий пример следования подобной идее – конфликт вокруг терминала Лодзи (Польша) в 2017 г. Тогда министерство национальной обороны страны заявило, что проект ОПОП угрожает геополитической субъектности Польши и тождественен «военной угрозе со стороны КНР»⁷⁴.

⁷² Сергей Глазьев: «В рамках сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» доля расчетов в нацвалютах должна существенно вырасти» // Евразийская экономическая комиссия. 17.09.2020. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-09-2020-1.aspx> (дата обращения: 20.01.2021).

⁷³ Кашин В. Взяли под козырек. Как китайская армия становится опорой власти Си Цзиньпина // Carnegie endowment for international peace. 14.11.2017. URL: <https://carnegie.ru/commentary/74719> (дата обращения: 15.01.2021).

⁷⁴ Польша блокирует Новый шелковый путь // Информационное агентство «Спутник-Литва». 17.01.2017. URL:

Некоторые исследователи предпочитают рассматривать заявленную проблематику чуть шире, чем это предполагает классический подход. Так, в условиях сложившегося к началу 2010-х миропорядка, куда разумнее будет анализировать концепцию «Пояса и пути» с точки зрения т. н. «наступательного реализма» (подход Дж. Миршаймера), сформировавшуюся на стыке понятийных аппаратов подходов Г. Моргентау и К. Уолтца⁷⁵. Согласно подходу Дж. Миршаймера, постулаты классических реалистов о том, что государства по-прежнему эгоистичны и агрессивны, и войны между ними неизбежны, остаются неоспоримыми, однако война не обязательно должна вестись классическими средствами. В частности, Дж. Миршаймер отмечает растущее значение гибридных войн, а также перенос «боевых действий» в сферу экономики⁷⁶ и размытие границ между торговым и вооруженным конфликтом⁷⁷.

Чаще всего сторонники «наступательного реализма» (в числе которых, например, американский аналитик Скотт Кеннеди⁷⁸) при анализе концепции «Пояса и пути» обращают внимание на развернувшуюся между США и КНР торговую войну, которая, по своим масштабам и тактике сторон, укладывается в рамки классического межгосударственного конфликта⁷⁹ и развивается в рамках тех идей, что ранее изложил в своих работах американский политолог З. Бжезинский⁸⁰. Что касается размытия граней между соперничеством в торговле и открытыми вооруженными столкновениями, то эксперты

<https://lt.sputniknews.ru/world/20170117/1925594/intervyu-s-ehkspertom-o-tom-kak-polsha-blokiruet-potok-kitajskih-tovarov.html> (дата обращения: 10.03.2021).

⁷⁵ Mearsheimer J. J. et al. The tragedy of great power politics. – WW Norton & Company, 2001. – 420 P.

⁷⁶ Ibidem, 240-244, 355, 380 - 385.

⁷⁷ Ibidem, pp 385 - 386.

⁷⁸ Kennedy S. Building China's "One Belt, One Road" // Center for Strategic and International Studies. 03.04.2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/building-china%E2%80%99s-%E2%80%9Cone-belt-one-road%E2%80%9D> (accessed: 10.04.2021).

⁷⁹ Школяр Н. Экономическая дипломатия: между протекционизмом и свободной торговлей // Российский совет по международным делам. 08.10.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskaya-diplomatiya-mezhdu-protetsionizmom-i-svobodnoy-torgovley/?sphrase_id=61040144 (дата обращения: 13.02.2021).

⁸⁰ Имеются в виду, прежде всего, концепция «длительного противостояния» в Евразии и борьба за сохранение глобального лидерства (прежде всего, экономического). См.: Бжезинский З. Большая шахматная доска: превосходство Америки и его геостратегические императивы. - Базовые книги – 2016 – С 215–221.

указывают на китайско-индийское противостояние, охватившее все сферы двусторонних отношений. Острая конкуренция двух глобальных инициатив (китайского ОПОП и индийского Транспортного коридора «Север – Юг») нередко «выплескивается» за пределы торговой сферы и выливается в краткосрочные вооруженные стычки (например, столкновение на Докламском плато в 2017 г.⁸¹ или серия приграничных конфликтов 2020 г.⁸²), а также в политическую борьбу (в частности, попытки КНР вовлечь в ОПОП страны АСЕАН).

Кроме того, говоря о неореалистской парадигме исследований, следует отдельно упомянуть работы Б. Бузана⁸³, рассматривающие идею секьюритизации в политическом дискурсе. Согласно Бузану, данная теория рассматривает вопросы международной безопасности через призму политического конструктивизма и классического реализма. В отличие от предыдущих теоретических наработок, данная теоретическая концепция изучает вопросы безопасности с точки зрения процесса, в котором актор (государство) возводит какую-либо проблему в ранг вопроса безопасности. Подобный подход к анализу международной проблематики позволяет эффективно оценить и проект ОПОП. Например, авторы книги «China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia» утверждают⁸⁴, что «Пояс и путь» выражает желание Китая секьюритизировать свой доступ к энергии и минеральным ресурсам. Кроме того, отмечается, что инициатива ОПОП нацелена на достижение военных, политических и культурных целей через увеличение влияния Китая на региональном и глобальном уровнях. Это

⁸¹ Бочков Д. Индия и Китай: 2 месяца после Доклама, что дальше? // Российский совет по международным делам. 08.12.2017. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/danil-bochkov/33943/?sphrase_id=61040740 (дата обращения: 08.01.2021).

⁸² Индия и Китай в шаге от столкновения: две ядерные державы замерли на красных линиях // Информационное агентство «Вести». 31.08.2020. URL: <https://www.vesti.ru/article/2451693> (дата обращения: 13.03.2021).

⁸³ Buzan B., Wæver O. Macrosecuritisation and security constellations: reconsidering scale in securitisation theory // *Review of international studies*. – 2009. – pp. 253-276.

⁸⁴ Laruelle M. (ed.). *China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia*. – George Washington University, Central Asia Program, 2018. – pp. 417 - 420.

всеобщая «секьюритизация», поскольку разные провинции Китая (образно говоря, «составляющие части целого») призваны вносить свой индивидуальный вклад в достижение высокой цели⁸⁵. Целью же является проект, который начинается в Китае, распространяется на его окраины и постепенно расширяется до других уголков мира. Таким образом, возрождение коридоров классического Шелкового пути направлено на достижение множественных секьюритизаций в политике, экономике, военной мощи и мягкой силе.

Как результат, с точки зрения реализма, инициатива «Пояса и пути» чаще всего рассматривается как комплексный, оборонительно-наступательный проект, инициированный КНР для усиления своих геополитических позиций в мире. При анализе реалисты, в силу специфики теории, уделяют первоочередное внимание тем угрозам, которые сопутствуют реализации инициативы, в то время как анархический фактор международной системы, напротив, практически не упоминается.

Также для более глубокого анализа ОПОП хорошо подходит неомарксистская теория, традиционно рассматривающая международные процессы через призму борьбы отдельных кластеров мировой системы. В контексте мир-системной теории проект «Пояса и пути» рассматривается как попытка сократить разрыв между центром, периферией и полупериферией, а также сформировать новый миропорядок, основой которого станет «Сообщество единой судьбы».

Одним из авторов, рассматривающим эту проблематику, является пакистанский политолог Маджид Ахтер. В работе «Geopolitics of the Belt and Road: Space, state, and capital in China and Pakistan»⁸⁶ он сравнивает стратегию двух государств по продвижению к центру Мир-системы С использованием

⁸⁵ Сафронова Е. Стратегия "Один пояс, один путь" как носитель "мягкой силы" Китая // Новый Шелковый путь и его значение для России. - М.: ДеЛи плюс, 2016. С.84-108.

⁸⁶ Akhter M. Geopolitics of the belt and road: Space, state, and capital in China and Pakistan //Logistical Asia. – Palgrave Macmillan, Singapore, 2018. – pp. 221-241.

инструментов проекта «Пояса и пути». Упоминается, в частности, эпизод с модернизацией китайскими компаниями пакистанского порта Гвадар и последовавшее за этим включение его в систему морских маршрутов ОПОП. Ахтер отмечает⁸⁷, что работа над Гвадаром существенно увеличила объем грузопотока, идущего через Пакистан, превратив его в важное звено международной торговли (наравне с иранским Чахбехаром). Кроме того, отдельно следует выделить исследования А. Обухова⁸⁸, в которых, в частности, подчеркивается, что текущий курс Китая на пересмотр своего положения в Мир-системе демонстрирует окончательный отход от «теневой» стратегии Дэн Сяопина («держаться в тени и не проявлять себя») ⁸⁹ и переход к интеграционной модели продвижения своих идей.

Отдельно следует выделить и развернутую в рамках реализации ОПОП масштабную кампанию по «реинтеграции философской сути» Шелкового пути в современный дискурс. Отмечается, что Китай использует растиражированные идеи (например, «связующее звено между цивилизациями») для придания дополнительного веса своей геоэкономической концепции ⁹⁰. Это, в свою очередь, перекликается с «Мирным возвышением» КНР и создает определенную преемственность идей, в рамках которых Китай упрочняет свое значение в конструируемом миропорядке, что, в свою очередь, перекликается с ключевыми постулатами работ неомарксиста Г. Маркузе⁹¹.

Более того, особое внимание в неомарксистской парадигме уделяется проблеме неокOLONиализма, в контексте которого китайская глобальная

⁸⁷ Akhter M. Geopolitics of the belt and road: Space, state, and capital in China and Pakistan //Logistical Asia. – Palgrave Macmillan, Singapore, 2018. – P. 230.

⁸⁸ Обухов А. А., Головкин Н. В. Реконструкция миросистемного подхода в контексте интеграционных процессов современной Евразии //Science for Education Today. – 2018. – №2 - С. 173 – 178.

⁸⁹ Обухов А. А., Головкин Н. В. Реконструкция миросистемного подхода в контексте интеграционных процессов современной Евразии // Science for Education Today. – 2018. – №2 - С. 175.

⁹⁰ Ohashi H. The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening-up policy //Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2019. – P. 1-19.

⁹¹ Имеется в виду феномен завуалированного неототалитаризма, описанный в книге «Одномерный человек» (установление жесткого контроля мягкими средствами). См.: Маркузе Г. Одномерный человек. – 1994. – С. 83.

экономическая инициатива получила двойственную оценку. С одной стороны, неомарксисты указывают, что реализация Китаем инициативы «Пояса и пути» позволяет вовлечь в «Сообщество единой судьбы» развивающиеся страны и тем самым частично нивелировать негативное влияние «Центра» (представленного, прежде всего, в лице США и других крупных экономических игроков)⁹². По этой причине торговая война между США и КНР позиционируется как попытка Центра мир-системы защитить завоеванные ранее преференции⁹³.

С другой стороны, часть исследователей убеждены, что концепция «Пояса и пути» служит инструментом продвижения китайских интересов в других регионах. Используя привлекательную, на первый взгляд, инвестиционно-кредитную политику, Пекин добивается заключения пакетных соглашений с правительствами других государств и тем самым упрочняет свое внешнеполитическое влияние⁹⁴.

Кроме того, в последнее время в экспертном сообществе все чаще выдвигается на первый план феномен «дипломатии долговой ловушки» («debt-trap diplomacy»). Данный термин подразумевает, что КНР намеренно привлекает зарубежных партнеров выгодными коммерческими предложениями и низкими процентами займов, чтобы в дальнейшем «конвертировать» экономический долг этих стран в политическую поддержку своего курса. Ведущие эксперты (например, бывший советник госсекретаря США Джеффри Уолл) отмечают, что проект «Пояса и пути» выводит

⁹² Куприянов А. Свежий ветер в парусах глобализации // Российский совет по международным делам. 05.05.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/svezhiy-veter-v-parusakh-globalizatsii/?sphrase_id=61042085 (дата обращения: 17.05.2021)

⁹³ Фененко А. «Черные лебеди» глобализации // Российский совет по международным делам. 13.04.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chernye-lebedi-globalizatsii/> (дата обращения: 12.03.2021).

⁹⁴ Окунев И. Запад/неЗапад: кривое зеркало мировой политики // Российский совет по международным делам. 21.03.2019. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/zapad-nezapad-krivoie-zerkalo-mirovoy-politiki/?sphrase_id=61042201 (дата обращения: 17.01.2021); Коллективная монография «Асимметрии региональных интеграционных проектов XXI века», С. 260-269.

стратегию «debt-trap diplomacy» на глобальный уровень, чтобы облегчить свое движение в сторону центра Системы⁹⁵.

Таким образом, российские акценты в трактовке ценностей ОПОП несколько отличаются от тех, которых придерживается Китай. Если Пекин рассматривает Пояс как фундамент для «Мирного возвышения» (что обуславливается, в том числе, национальной пропагандой), то Москва воспринимает его как экономический проект без существенной идеологической подоплеку (что также находит отражение в официальных позициях сторон). Более того, китайское видение инициативы «Один пояс, один путь» не укладывается полностью ни в одну из существующих теорий, поскольку и понятийный аппарат, и ключевые идеи подхода во многом сформированы под влиянием «сверху».

В свою очередь, обозначившаяся разница подходов наглядно показывает, что концепция ОПОП, ввиду своей сложности и многопрофильности, по-прежнему не получила однозначной оценки. В зависимости от выбранной теории первоочередный акцент делается на конкретные элементы проекта, однако получить полную картину проекта можно только путем поочередного анализа всех рассмотренных теорий.

Отсутствие консенсуса в экспертном сообществе также позволяет Китаю эффективно скрывать недостатки концепции, делая упор на ее положительные стороны.

⁹⁵ Wall J. China's 'debt-trap diplomacy' is about to challenge Papua New Guinea—and Australia // The Strategist. 08.09.2020. URL: <https://www.aspistrategist.org.au/chinas-debt-trap-diplomacy-is-about-to-challenge-papua-new-guinea-and-australia/> (accessed: 13.03.2021).

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ОПОП

2.1 ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Согласно Совместному заявлению лидеров РФ и КНР от 8 мая 2015 г.⁹⁶, одним из приоритетных направлений российско-китайских отношений является укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, реализация проектов инфраструктурного со-развития в целях расширения и оптимизации региональных производственных сетей. По этой причине Москва и Пекин уделяют особое внимание развитию транспортно-логистического измерения «Пояса и пути». Условно их можно разбить на четыре укрупненные группы – автомобильные перевозки, перевозки с использованием железнодорожного

⁹⁶ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества // Президент России. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 10.03.2021)

транспорта, морская логистика и авиаперевозки. Рассмотрим каждую из групп в деталях.

Анализ транспортно-логистического измерения следует начать со сферы железнодорожных перевозок, поскольку именно на нее был сделан особый упор в первые годы интеграции России в пространство ОПОП. На текущий момент в числе наиболее крупных проектов – Транспортный коридор «Китай – Монголия – Россия», а также высокоскоростная магистраль «Пекин — Москва».

Первоочередного внимания заслуживает Транспортный коридор «Китай – Монголия – Россия» (ТК «КМР»), начало реализации которого пришлось на 2016 г.⁹⁷. Проект состоит из десяти модернизационных инфраструктурных инициатив и подразумевает комплексное развитие логистического коридора, связывающего три страны. В числе основных планов:

- Комплексная модернизация Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ – Наушки – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Удэ – Эрлянь – Уланчаб – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь)⁹⁸, создание вдоль всего маршрута следования системы электрификации третьего поколения⁹⁹;
- Развитие сети транзитных азиатских путей по маршруту ТК «КМР» (Улан-Удэ – Кяхта/Алтанбулаг – Дархан – Улан-Батор – Сайншанд – Замын-Удэ/Эрлянь – Пекин – Тяньцзинь и Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – Ташанта / Улан-Байшинт – Ховд – Ярантай/Такешкен – Урумчи – Каши – Хонкираф)¹⁰⁰;
- Модернизация приграничных пунктов, создание системы ускоренной

⁹⁷ Китай, Россия и Монголия договорились об организации транспортного коридора // ИТАР-ТАСС. 25.07.2016. URL: <https://tass.ru/transport/3483513> (дата обращения: 15.02.2021).

⁹⁸ Дорж Т., Даваасурэн А. Роль центрального транспортного коридора Монголии в развитии экономического коридора трех стран // Евроазиатское сотрудничество: гуманитарные аспекты. 2017. №1. С. 17.

⁹⁹ Китай осуществляет электрификацию имеющей более чем 100-летнюю историю железной дороги Харбин - Маньчжоули // Синьхуа. 02.11.2017. URL: http://russian.news.cn/2016-11/02/c_135799922.htm (дата обращения: 17.02.2021).

¹⁰⁰ Россия, Китай и Монголия официально подтвердили запуск международных автомобильных перевозок // Агентство автомобильного транспорта (Росавтотранс). 04.07.2019. URL: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2019/07/04/news_1195.html (дата обращения: 13.03.2021).

таможенной проверки¹⁰¹;

- Создание сети логистических терминалов и сортировочных центров вдоль маршрута ТК «КМР»¹⁰².
- Создание дополнительных железнодорожных веток и магистралей¹⁰³;

Стороны полагают, что ТК «КМР» должен к 2025 г. достигнуть того же уровня развития, что и реализуемый Индией транспортный коридор «Север — Юг» (ТКСЮ), а в перспективе — составить ему серьезную экономическую конкуренцию¹⁰⁴. Следует отметить, что на данный момент стороны предпринимают довольно активные шаги в этом направлении — в частности, за прошедшие несколько лет китайской стороной была проведена комплексная модернизация автодорог (например, в автономном районе Внутренняя Монголия)¹⁰⁵, а также создана трехсторонняя проектная группа по развитию железнодорожного сообщения в рамках ТК «КМР»¹⁰⁶.

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ «Пекин — Москва») — еще одного значимого звена ОПОП — позволит увеличить общую плотность транспортных маршрутов на восточном направлении. Маршрут трассы включает проектируемую при участии Китая первую в России ВСМ «Москва — Казань», проходящую в средней части через российские Урал и Сибирь

¹⁰¹ Новый маршрут в Китай через Монголию запустят осенью 2020 года // ИА «Грузовики и дороги» [Электронный ресурс]. 09.07.2019. URL: <http://truckandroad.ru/roads/mezhdunarodnyj-marshrut-ah4-cherez-mongoliju-zapustjat-osenju-2020-goda.html> (дата обращения: 17.02.2021).

¹⁰² Монголия создаст специальные таможенные проходы для сотрудничества с РФ и КНР // ИТАР-ТАСС. 10.04.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5109214> (дата обращения: 18.02.2021).

¹⁰³ Россия, Китай и Монголия официально подтвердили запуск международных автомобильных перевозок // Агентство автомобильного транспорта (Росавтотранс). 04.07.2019. URL: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2019/07/04/news_1195.html (дата обращения: 13.03.2021).

¹⁰⁴ Baruah D. India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia // Carnegie Endowment for International Peace. 10.05.2018. URL: https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf (accessed: 17.02.2021).

¹⁰⁵ Inner Mongolia trade volume hits record high in 2017 // China Daily. 19.01.2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/19/WS5a619888a3106e7dcc135585.html> (accessed: 15.02.2021).

¹⁰⁶ Петр Засельский: принятие Рабочего плана даст импульс к развитию железной дороги экономического коридора Россия-Монголия-Китай // Министерство экономического развития РФ. 06.11.2020. URL: https://economy.gov.ru/material/news/zaselskiy_prinyatie_rabochego_plana_dast_impuls_k_razvitiyu_zheleznoy_dorogi_ekonomicheskogo_koridora_rossiya_mongoliya_kitay.html (дата обращения: 25.04.2021).

(ВСМ «Екатеринбург – Челябинск»¹⁰⁷), а также Казахстан, и имеет общую протяженность около 7 тыс. км. Предполагается, что строительство данной скоростной ветки позволит к 2025 г. объединить китайскую сеть China Railway Corp. с национальными железными дорогами, а к 2035 г. – с создаваемой в Европе сетью Euro Carex¹⁰⁸.

Большое внимание в рамках ОПОП уделяется развитию автотранспортных сетей (прежде всего, на Дальнем Востоке). По мнению китайской стороны, автомобильное грузовое сообщение является «второй опорой»¹⁰⁹ российско-китайской логистики и лишь незначительно уступает железнодорожным перевозкам. Как результат, помимо проекта по модернизации комплекса автодорог, анонсированного Россией в конце 2015 г.¹¹⁰, в 2017 г. был дан старт строительству автомобильного моста через р. Амур (т. н. «Хабаровский мост» или Мост «Благовещенск — Хэйхэ»). Пропускная способность объекта, согласно проекту, составит 630 грузовиков, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тыс. человек в сутки. Официальное завершение строительных работ состоялось 29 ноября 2019 г., однако ввод моста в эксплуатацию был отложен до окончания пандемии¹¹¹. На данный момент, согласно отчетам администрации г. Хабаровска, ограничения по-прежнему действуют¹¹².

¹⁰⁷ На данный момент проект временно заморожен. См.: Проект ВСМ Екатеринбург-Челябинск заморозили на неопределенный срок // Коммерсантъ. 23.04.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4328825> (дата обращения: 15.04.2021).

¹⁰⁸ COVID – 19 Impact on Railway Infrastructure Maintenance Market Share, Growth, Evolving Trend and Top Key Companies (China Railway Corporation, Network Rail, Deutsche Bahn AG, Russian Railways, and SNCF) // The Daily Chronicle. 18.09.2020. URL: <https://thedailychronicle.in/news/1445902/covid-19-impact-on-railway-infrastructure-maintenance-market-share-growth-evolving-trend-and-top-key-companies-china-railway-corporation-network-rail-deutsche-bahn-ag-russian-railways/> (accessed: 16.03.2021).

¹⁰⁹ Chatzky A. McBride J. China's Massive Belt and Road Initiative // Council on foreign relations. 28.01.2020. URL: <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (accessed: 27.01.2021).

¹¹⁰ Второй этап Нацпроекта по созданию безопасных и качественных дорог стартует в 2019 году // Российская газета. 02.10.2018. URL: <https://rg.ru/2018/10/02/v-rossii-moderniziruiut-avtomobilnye-trassy.html> (дата обращения: 17.02.2021).

¹¹¹ Мост через Амур в Китай введут в эксплуатацию после окончания пандемии // ИА «Известия». 12.05.2020. URL: <https://iz.ru/1010011/2020-05-12/most-cherез-amur-v-kitai-vvedut-v-ekspluatatsiiu-posle-okonchaniia-pandemii> (дата обращения: 17.02.2021).

¹¹² Традиционное временное ограничение на движение большегрузов по Хабаровску введут в конце марта // Администрация города Хабаровска. 24.03.2021. URL: https://www.khabarovskadm.ru/news/index.php?ELEMENT_ID=8455 (дата обращения: 30.04.2021).

Другой важный проект – транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», позиционируемый сторонами как важный транснациональный инфраструктурный проект. Несмотря на то, что, формально, проект был запущен еще в 2008 г., в 2015 г. Москва и Пекин повторно включили его в план сопряжения ЕАЭС и ОПОП¹¹³. По данным Минтранса РФ, проект российской части шестиполосной трассы длиной 2 168 км (при общей протяженности МТК 8 445 км) включает в себя следующие элементы¹¹⁴:

- маршрут п. Шали – п. Бавлы (325 км);
- маршрут п. Бавлы – Кумертау (290 км);
- трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (573 км);
- центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД), пусковые комплексы №3 и №4 (111 км);
- скоростная автомобильная дорога «Москва – Нижний Новгород – Казань» (693 км);
- Кумертау – граница с Казахстаном (176 км).

На данный момент, согласно девятиэтапному плану строительства, официально введены в эксплуатацию пусковые комплексы ЦКАД, трасса М-11 и участок Кумертау – Казахстан, а также отремонтированы участки А-151 (Цивильск – Ульяновск) и М-5 «Урал» (Оренбург – Ульяновск)¹¹⁵. Ввод в

¹¹³ Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов ЕАЭС» // Евразийская экономическая комиссия. 13.12.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/приложение%205%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf> (дата обращения: 17.01.2021).

¹¹⁴ Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28> (дата обращения: 17.01.2021).

¹¹⁵ Строительство автодороги «Европа – Западный Китай» // ИА «DorINFO». 30.04.2021. URL: <https://dorinfo.ru/business-information/evropa.php> (дата обращения: 10.05.2021); Росавтодор отремонтирует более 140 км федеральных трасс в рамках МТК Европа – Западный Китай // Росавтодор. 27.06.2019. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/283191> (дата обращения: 15.02.2021); Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов ЕАЭС» // Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. 13.12.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/приложение%205%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf> (дата обращения: 15.02.2021).

эксплуатацию остальной части МТК запланирован к 2024 г.¹¹⁶.

Кроме того, важным звеном данного коридора является скоростная трасса «Меридиан», завершение строительства которой запланировано на 2023 г.¹¹⁷. Согласно плану, предполагается строительство четырехполосной скоростной дороги от границы с Белоруссией до границы с Казахстаном в Оренбургской области (общая протяженность – 2083 км)¹¹⁸. Основная цель строительства трассы – разгрузка пропускного пункта Сарагчин (Оренбургская область) и частичное перенаправление грузовых автомобилей в пограничный пункт Маштаково¹¹⁹. В дальнейшем этот логистический отрезок продолжит ранее построенный участки «Актобе – Кызылорда – Тараз – Алма-Ата» (Казахстан, 2784 км) и китайский «Хоргос – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган» (3425 км)¹²⁰. Вышеперечисленное, в свою очередь, позволит уменьшить время доставки грузов в западные провинции КНР (прежде всего, в распределительные центры Кашгар и Урумчи), а также снизить итоговую стоимость поставок.

Развитие морской логистики – еще одно значимое направление российско-китайского сотрудничества в рамках ОПОП. Китайская сторона заинтересована в своевременной модернизации северных портов РФ (прежде всего, Мурманска и Архангельска), поскольку они могут быть важными звеньями логистических цепочек. Среди прочего, на этих территориях начато создание глубоководных портовых зон¹²¹ и развитие перевалочных

¹¹⁶ Мещерягина О. Россия построит свой участок автотрассы «Европа — Западный Китай» к 2024 году // Журнал «Эксперт». 10.07.2020. URL: <https://expert.ru/2020/07/10/klyuchevoe-zveno-rossijskij-uchastok-trassyi-evropa---zapadnyj-kitaj-budet-postroen-k-2024-godu/> (дата обращения: 13.02.2021).

¹¹⁷ Дорога в Китай: средства на частную трассу возьмут из бюджета // Газета.ru. 12.01.2021. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2021/01/12/13433690.shtml> (дата обращения: 15.02.2021).

¹¹⁸ МТК Европа - Западный Китай: в России строят скоростные трассы // ИА «DorINFO». 21.05.2019. URL: https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=73640 (дата обращения: 13.02.2021).

¹¹⁹ Проект первой частной дороги из России в Китай подешевел на 120 млрд руб. // РБК. 24.05.2019. URL: <https://www.rbc.ru/business/24/05/2019/5ce6c26f9a7947284c6db601> (дата обращения: 17.01.2021).

¹²⁰ Shepard W. The Western Europe-Western China Expressway To Connect The Yellow Sea With The Baltic // Forbes. 10.07.2016. URL: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/07/10/the-western-europe-western-china-expressway-to-connect-the-yellow-sea-with-the-baltic/?sh=7d5609ac6c95> (дата обращения: 13.04.2021).

¹²¹ Глубоководный порт-хаб под Архангельском начнут строить в 2020 году // РИА-Новости. 17.02.2018. URL: <https://ria.ru/20180217/1514842770.html> (дата обращения: 10.02.2021); Строящийся под Мурманском порт

инфраструктуры пунктов¹²², а также создан план развития логистической инфраструктуры регулярной контейнерной линии «Архангельск – Европа»¹²³, являющийся составной частью более крупных транспортных цепочек¹²⁴. В дальнейшем значимость создаваемых хабов на практике подтвердили пробные поставки сжиженного природного газа (СПГ) из России в КНР с заходом в вышеназванные порты в начале 2021 г.¹²⁵

Кроме того, в центре российско-китайского сотрудничества последние несколько лет находится идея развития логистического потенциала Дальнего Востока и создания здесь международных транспортных коридоров (МТК)¹²⁶. Растущий интерес китайской стороны к развитию дальневосточных МТК обусловлен двумя факторами. Во-первых, возможностью сообщения между северо-восточными провинциями КНР (прежде всего, Хэйлуцзян) с незамерзающими морскими портами Находка и Владивосток и, как результат, обеспечить стабильный круглогодичный транзитный грузооборот по морю. Вторая причина – сокращение транспортного плеча перевозок на 250 – 400 км., что позволяет уменьшить итоговую стоимость товара, а также сократить время его доставки¹²⁷. По этой причине китайские компании довольно активно инициируют инвестиционные проекты по развитию морских хабов. Так, например, в 2017 г. китайская корпорация «China Merchants Group» выступила

«Лавна» выйдет на проектную мощность в 2022 году // ИТАР-ТАСС. 13.03.2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7972651> (дата обращения: 10.02.2021).

¹²² «Ничего, что России невыгодно, она делать не будет» // Коммерсантъ. 06.03.2017. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3235889> (дата обращения: 15.02.2021).

¹²³ Представлен проект регулярной контейнерной линии Архангельск – Европа // Информационно-аналитическое агентство «Sea-News». 25.03.2021. URL: <https://seanews.ru/2021/03/25/ru-predstavlen-proekt-reguljarnoj-kontejnernoj-linii-arhangelsk-evropa/> (дата обращения: 17.04.2021).

¹²⁴ Контейнеры отправятся на Север. Арктические порты СЗФО задействуют в создании альтернативы Суэцкому каналу // Российская газета. 06.04.2021. URL: <https://rg.ru/2021/04/06/reg-szfo/arkticheskie-porty-szfo-zadejstvuiut-v-sozdanii-alternativy-sueckomu-kanalu.html> (дата обращения: 15.05.2021).

¹²⁵ Обстановка на фарватере // Российская газета. 25.01.2021. URL: <https://rg.ru/2021/02/25/reg-dfo/regiony-dalnego-vostoka-po-raznomu-integriruiutsia-v-sistemu-sevmorputi.html> (дата обращения: 26.01.2021).

¹²⁶ Гемьева К. Реалии экономического сотрудничества России и Китая — основания для оптимизма? // Российский совет по международным делам. 28.12.2017. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/?sphrase_id=53865077 (дата обращения: 18.04.2021).

¹²⁷ China, Russia bilateral trade poised for steady growth // World Economy News. 01.02.2021. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-russia-bilateral-trade-poised-for-steady-growth/> (дата обращения: 16.03.2021).

инициатором проекта по строительству в Приморье нового населенного пункта с целью развития «инфраструктурной орбиты»¹²⁸ порта Зарубино (Морской порт бухты Троицы)¹²⁹. Кроме того, двумя годами позже, в 2019 г., группа российских и китайских компаний (ООО «ЗЭД2 Капитал Лимитед», «Дэбан Гуандун» и ООО «Цзюньлянь» с китайской стороны и ООО «ВЛАД-ПЛЮС» и ООО «Судеко» с российской стороны) подписали пакетное соглашение о совместной модернизации¹³⁰ инфраструктуры Дальнего Востока в рамках ОПОП¹³¹. В свою очередь, данная договоренность стала продолжением сотрудничества в рамках Меморандума «о сотрудничестве между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Министерством коммерции Китайской Народной Республики», подписанного в 2013 г.¹³².

С другой стороны, говоря о развитии инфраструктуры Приморья в рамках ОПОП, следует отметить, что проект по развитию бухты Троицы не первый, реализуемый в рамках сотрудничества РФ и КНР. В частности, следует вспомнить проект «Большой порт Зарубино» (БПЗ), договоренность о

¹²⁸ Под этим термином чаще всего подразумевается совокупность всех имеющихся и планируемых объектов инфраструктуры в рассматриваемом районе. См.: Зуенко И. Придут ли китайские инвестиции в порты Дальнего Востока // Московский центр Карнеги. 29.06.2017. URL: <https://carnegie.ru/commentary/71383> (дата обращения: 21.01.2021)

¹²⁹ Китайская корпорация готова построить новый город в Приморье // Официальный сайт администрации Приморского края. 02.04.2021. URL: <https://www.primorsky.ru/news/125749/?type=special> (Дата обращения: 15.04.2021).

¹³⁰ Совместная модернизация – формат сотрудничества, подразумевающий равноправное участие компаний РФ и КНР в развитии региональной инфраструктуры (может рассматриваться как этап сопряжения инициатив, так и как предваряющее его сотрудничество). В данном случае в рамках пакетного соглашения достигнута договоренность о совместной постройке на территории района Эгершельд (г. Владивосток) распределительного комплекса, модернизации портовой инфраструктуры, а также реализация ряда других проектов. См.: Бабонов Ю. Проекты Общества российско-китайской дружбы, сопряженные с китайской инициативой «Пояс и путь» // Ведомости. 22.05.2018. URL: <https://vedomosti.ru/events/economforum18/materials-PRC> (дата обращения: 28.04.2021); Зуенко Е. Инвестиции на Дальнем Востоке. Что происходит с китайскими и другими инвестициями в регионе // Московский центр Карнеги. 10.03.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81181> (дата обращения: 16.04.2021); Шаолей Ф, Хэн Ц. Развитие Дальнего Востока и китайско-российские отношения: новое видение и новые подходы // Россия в глобальной политике. 30.09.2019. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/razvitiie-dalnego-vostoka-i-kitajsko-rossijskie-otnosheniya-novoe-videnie-i-novye-podhody/> (дата обращения: 20.03.2021).

¹³¹ Kapoor N. Russia-China relations in the Russian Far East // Observer Research Foundation. 16.07.2020. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/russia-china-relations-russian-far-east/> accessed: 25.02.2021).

¹³² Меморандум о сотрудничестве между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Министерством коммерции Китайской Народной Республики // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 22.03.2013. URL: <https://docs.cntd.ru/document/499014844> (дата обращения: 27.04.2021).

запуске которого была достигнута в 2014 г. Несмотря на изначальную заинтересованность китайских инвесторов в развитии проекта, а также реализацию ими ряда сопутствующих инфраструктурных инициатив (например, модернизация железнодорожной ветки «Махалино – Хуньчунь» в 2015 г.¹³³), разногласия по БПЗ в конечном итоге привели к постепенному дистанцированию от инициативы и включением инфраструктуры Зарубино в более крупный логистический проект (МТК)¹³⁴.

Говоря о развитии транспортно-логистического сотрудничества РФ и КНР в рамках проекта «Пояса и пути», нельзя не затронуть тему развития авиаперевозок. Несмотря на то, что «воздушный путь» формально не входит в ядро проекта ОПОП (а является, по мнению ряда аналитиков, дополнительной надстройкой к сухопутным маршрутам¹³⁵), однако часто рассматривается как важная составляющая итоговой инициативы. Рост внимания к теме авиаперевозок в рамках ОПОП значительно возрос в 2017 г. – в этот период Международная организация гражданской авиации (ИКАО) представила в рамках китайского форума международного сотрудничества «Один пояс – один путь» доклад, в котором подчеркивалось, что целенаправленное и решительное инвестирование в развитие авиации будет ключевым фактором, обеспечивающим общий успех новой масштабной инициативы КНР¹³⁶. «Главное потенциальное преимущество, которое должны оценить государства – партнеры форума «Один пояс – один путь», это прямая взаимосвязь между инвестициями в развитие авиации и отдачей в виде устойчивого социально-

¹³³ Объем грузоперевозок ДВЖД через погранпереход Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР) превысил 1 млн тонн // Информационно-аналитическое агентство «Port-News». 18.11.2015. URL: <http://portnews.ru/news/210059/> (дата обращения: 14.03.2021).

¹³⁴ Миражи порта Зарубино // Региональный журнал для деловых кругов Дальнего Востока. 23.10.2018. URL: https://dvkapital.ru/dkproject/primorskiy-kraj_23.10.2018_13314_mirazhi-porta-zarubino.html (дата обращения: 12.02.2021).

¹³⁵ China's Belt and Road Initiative and Aviation // САРА. 26.07.2018. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/chinas-belt-and-road-initiative-and-aviation-427350> (дата обращения: 17.01.2021).

¹³⁶ ИКАО подчеркнула роль авиации в проекте «Один пояс – один путь» // Содружество авиационных экспертов «Aviation Explorer». 22.05.2017. URL: <https://www.aex.ru/news/2017/5/22/169836/> (дата обращения: 15.02.2021).

экономического благосостояния местного населения и бизнеса», – подчеркнула генеральный секретарь ИКАО (ИКАО) Фан Лю¹³⁷. Позднее аналогичные идеи прослеживались в докладах ИКАО в период с 2017 по 2019 гг.¹³⁸. В целом, как отмечают исследователи, за последние несколько лет сотрудничество между РФ и КНР на этом направлении за последние несколько лет значительно возросло. В частности, увеличилась нагрузка на авиахабы Сахалина (РФ) и Гуанчжоу (КНР), а также были созданы постоянные логистические маршруты между двумя странами. Как итог, за прошедшие три года объем потоков авиагрузопотоков по ключевым направлениям увеличился не менее чем на 13%, а пассажиропоток – более чем на 31%¹³⁹. Также, согласно данным Государственного комитета по развитию и реформам (NDRC), расширение сотрудничества по части авиасообщения в рамках «Пояса и пути» положило начало процессу масштабной модернизации авиационной инфраструктуры. Наиболее крупные проекты – масштабный план трехступенчатой модернизации территорий аэродрома Тушино (прежде всего, строительство на его территории многофункционального комплекса)¹⁴⁰ и программа по модернизации арктических аэропортов России в период с 2018 по 2020 гг. (РФ), реализуемые Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) в партнерстве Фондом Шелкового пути и Российско-китайским инвестиционным фондом (РКИФ)¹⁴¹.

¹³⁷ Генеральный секретарь ИКАО подчеркивает роль авиации в ходе диалога высокого уровня в рамках форума "Один пояс – один путь" в Пекине // ИКАО. 19.05.2017. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-highlights-the-role-of-aviation-at-High-level-Dialogue-of-the-Belt-and-Road-Forum-in-Beijing.aspx> (дата обращения: 17.01.2021).

¹³⁸ Генеральный секретарь ИКАО призывает инвестировать в воздушный транспорт для улучшения связности между странами, участвующими в инициативе "Один пояс – один путь" // ИКАО. 30.04.2019. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-calls-for-investments-in-air-transport-to-enhance-connectivity-between-Belt-and-Road-countries.aspx> (дата обращения: 15.05.2021).

¹³⁹ Na-Xi L., Meng-Fang H., Shan-Bing L. How the Belt and Road Initiative Can Help Strengthen the Role of the SCO and Deepen China's Cooperation with Russia and the Countries of Central Asia // India Quarterly. – 2019. – №. 1. – pp. 56–68.

¹⁴⁰ Фонд шелкового пути присоединяется к инвестициям в проект развития территории аэродрома Тушино // Российский фонд прямых инвестиций. 04.07.2017. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2497/> (дата обращения: 15.02.2021).

¹⁴¹ Шимпберг А. Модернизация арктических аэропортов России – необходимое условие развития регионов Арктики // Проектный офис развития Арктики. 13.06.2020. URL: <https://goarctic.ru/work/modernizatsiya-arkticheskikh-aeroportov-rossii-neobkhodimoe-uslovie-razvitiya-regionov-arktiki/> (дата обращения: 17.03.2021).

Отдельно следует заострить внимание на совместные инициативы, реализуемые в сфере авиасообщения с целью развития транспортной и пассажирской авиации. Так, в 2017 г. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, РФ) и авиастроительный конгломерат Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC, КНР) учредили в равных долях компанию «China-Russia Aircraft International Corporation» (CRAIC) с целью обеспечения совместного производства, реализации и послепродажного обслуживания создаваемой авиатехники¹⁴². Первый крупный проект в рамках CRAIC – среднемагистральный лайнер CR929 должен стать альтернативой западным моделям как предыдущего поколения (A330 и B777), так и новым (A350 и B787), а также в долгосрочной перспективе снизить влияние санкций на развитие проекта ОПОП. Согласно генеральному плану программы, первый полет CR929 ожидается уже в 2023 – 2025 гг., а первые серийные поставки – в 2025 – 2027 гг.¹⁴³. На данный же момент стороны ведут активные работы по созданию улучшенного прототипа CR929.

Официальные лица РФ и КНР убеждены, что многовекторное сотрудничество (как в рамках мегапроектов, так и в контексте взаимодействия отдельных национальных компаний) заложат прочную основу для развития двусторонних контактов и послужат залогом интенсивного логистического сообщения между РФ и КНР¹⁴⁴. Тем не менее, анализ динамики реализации проектов в рамках ОПОП частично позволяет говорить об обратном. Так, данным издания *Foreign Policy*, значительное число транспортных проектов в рамках ЕАЭС, предложенные Россией КНР в период с 2017 по 2019 гг., были

¹⁴² Дагаева А. На санкционном топливе. Смогут ли Россия и Китай запустить совместный авиалайнер // Московский центр Карнеги. 19.03.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/84108> (дата обращения: 21.03.2021).

¹⁴³ CR929: дальнемагистральные перспективы // Корпорация РОСТЕХ. 11.02.2020. URL: <https://rostec.ru/news/cr929-dalнемagistralnye-perspektivy/> (дата обращения: 14.03.2021).

¹⁴⁴ Вывод сделан на основе заявлений лидеров РФ и КНР, руководителей министерств и ведомств, представителей дипломатических и бизнес-кругов. См.: Чжан Х. «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу // Посольство китайской народной республики в РФ. 16.01.2021. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1846717.htm> (дата обращения: 17.01.2021).

в конечном счете отвергнуты китайской стороной¹⁴⁵. Под сокращение, в первую очередь, попали проекты по модернизации отдельных участков железнодорожных путей (например, в рамках железнодорожного проекта «Москва – Казань»¹⁴⁶ и высокоскоростной железной дороги «Евразия»¹⁴⁷). Те же совместные логистические проекты, что в итоге прошли первые стадии развития, как правило, лежат за пределами инициативы «Один пояс, один путь» и связаны с ней лишь номинально. Наиболее яркий пример — проект по поставкам природного газа «Ямал СПГ», старт которому был дан в 2014 г.¹⁴⁸. Несмотря на то, что стороны позиционируют его как важную часть «Полярного Шелкового пути» (ПШП)¹⁴⁹, проект, фактически, не аффилирован с указанной инициативой¹⁵⁰ и не упоминается в заявлениях по ПШП, а китайская доля участия в нем не превышает 10%¹⁵¹.

Также некоторые исследователи отмечают, что реальная мотивация Пекина развивать транспортно-логистические связи с Москвой связана со стремлением укрепить позиции в регионах интереса – например, в Арктике, где КНР делает ставку на инфраструктурную диджитализацию¹⁵², а

¹⁴⁵ Как правило, причиной отказа КНР от участия в финансировании подобных проектов заключалась в низкой мультипликативности и незначительном кумулятивном эффекте от реализации предлагаемых инициатив. См.: Shakh A. Russia loosens Its Belt // Foreign Policy. 16.07.2020. URL: <https://foreignpolicy.com/2020/07/16/russia-china-belt-and-road-initiative/> (accessed: 17.01.2021).

¹⁴⁶ Новый Шелковый путь: почему Россия остается на обочине // Информационное агентство «Газета.ру». 26.09.2019. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/09/26/12684103.shtml> (дата обращения: 15.02.2021).

¹⁴⁷ Китайские инвесторы бегут из России // Информационное агентство «Finanz.ru». 08.04.2021. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975> (дата обращения: 18.04.2021).

¹⁴⁸ Меморандум о проектном финансировании «Ямал СПГ» // Агентство нефтегазовой информации. 20.05.2014. URL: [https://www.angi.ru/news/2812806-V%20Шанхае%20подписан%20меморандум%20о%20проектном%20финансировании%20"Ямал%20СПГ"/](https://www.angi.ru/news/2812806-V%20Шанхае%20подписан%20меморандум%20о%20проектном%20финансировании%20) (дата обращения: 20.02.2021).

¹⁴⁹ Россия и Китай создадут Полярный шелковый путь // РИА-Новости. 29.01.2018. URL: <https://ria.ru/20180129/1513490180.html> (дата обращения: 15.05.2021).

¹⁵⁰ Инициированное в 2016 г. соглашение по сопряжению логистических мощностей «Ямал СПГ» с инфраструктурой Шелкового пути было пересмотрено в пользу долевого участия китайских компаний в финансировании проекта. На данный момент порядка 10% расходов на развитие «Ямал СПГ» покрываются средствами Фонда Шелкового пути. См.: Савкович Е., Маркова Д. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Известия Уральского федерального университета. Сер. 3, Общественные науки. 2018. – 2018. – Т.13 – №. 2 (176). – С. 18-27.

¹⁵¹ Russia loosens Its Belt // Foreign Policy. 16.07.2020. URL: <https://foreignpolicy.com/2020/07/16/russia-china-belt-and-road-initiative/> (accessed: 13.02.2021).

¹⁵² Диджитализация инфраструктуры – повышение производительности и пропускной способности отдельных объектов за счет создания «цифровых предприятий». В случае с Китаем, данное направление следует рассматривать в контексте инициативы «Цифрового Шелкового пути». См.: Эксперт Проектного офиса развития Арктики (ПОРА) Александр Воротников: Развитие транспортной инфраструктуры Арктики

создаваемые совместно с РФ хабы рассматривает как экономический плацдарм¹⁵³.

Укрепление китайского присутствия в Арктике в данном случае следует рассматривать в том числе через призму проекта «Цифрового Шелкового пути» (DSR), с 2015 г. являющегося составной частью ОПОП. Используя наработанные проектные мощности, Пекин продвигает план по прокладке в Арктику трансконтинентальных и трансграничных кабелей передачи данных, а также проект по цифровизации перспективной инфраструктуры не только в контексте «Пояса и пути», но и в рамках дружественных инициатив (например, Северный морской путь, СМП)¹⁵⁴. Тем не менее, с течением времени КНР все больше делает ставку на финский проект «Arctic Connect», в то время как СМП рассматривается как более трудозатратный и менее мультипликативный вариант¹⁵⁵.

Следует дополнительно указать, что на интенсивность реализации транспортно-логистических проектов между РФ и КНР негативно повлияла пандемия COVID-19. Так, по оценкам, китайской стороны, темпы реализации ранее анонсированных проектов упали примерно на 30%¹⁵⁶. Особенно сильно пострадал город Суйфэньхэ (провинции Хэйлунцзян), где в последние несколько лет при содействии российских компаний шло создание крупного

зависит от диджитализации // Информационное агентство «24.rus». 21.05.2019. URL: <https://24rus.ru/news/society/164259.html> (дата обращения); Dorf P. Assessing China's Digital Silk Road Initiative // Council on Foreign Relations [Electronic resource]. 08.05.2020. URL: <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/> (accessed: 21.02.2021).

¹⁵³ China Enters the Arctic Digitization Race // National interest. 17.01.2021. URL: <https://nationalinterest.org/feature/china-enters-arctic-digitization-race-176541> (accessed: 13.02.2021).

¹⁵⁴ Fisher E. Data Hunting in Subzero Temperatures: The Arctic as a New Frontier in Beijing's Push for Digital Connectivity // The Arctic Institute: Center for Circumpolar and Security Studies. 04.08.2020. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/data-hunting-subzero-temperatures-arctic-new-frontier-beijing-push-digital-connectivity/> (accessed: 25.01.2021).

¹⁵⁵ Juris F. Handing over Infrastructure for China's Strategic Objectives: 'Arctic Connect' and the Digital Silk Road in the Arctic // International Center for Defense and Security. 12.05.2020. URL: <https://icds.ee/en/handing-over-infrastructure-for-chinas-strategic-objectives-arctic-connect-and-the-digital-silk-road-in-the-arctic/> (accessed: 13.01.2021).

¹⁵⁶ Zhang H. Impact of a novel coronavirus epidemic on global development governance (新冠疫情对全球发展治理的影响) // Shanghai Institute for International Studies (SIIS). 30.06.2020. URL: <http://www.siis.org.cn/Research/Info/5061> (accessed: 30.01.2021).

логистического хаба¹⁵⁷. Резкое ухудшение эпидемиологической обстановки, в купе с решением китайского руководства создать в Суйфэньхэ карантинную зону, привело к тому, что проект оказался заморожен на неопределенный срок. Кроме того, есть определенные опасения, что пандемия может негативно повлиять и на другие логистические проекты, реализуемые РФ и КНР в рамках ОПОП (как перспективные, так и уже существующие) – речь идет, прежде всего, о сфере авиационных¹⁵⁸ и железнодорожных перевозок¹⁵⁹, которые, как считают исследователи, наиболее уязвимы в условиях введенных ограничений. В частности, в марте – апреле 2021 г. существенно снизилась интенсивность грузопотока на сухопутных погранпереходах «Забайкальск – Маньчжурия» и «Наушки – Сухэ-Батор», а объем двустороннего приема грузов на данный момент составляет порядка 68% от допандемийного периода¹⁶⁰. Также на 20% были уменьшены объемы грузоперевозок по воздуху, что также негативно сказалось на общих темпах взаимодействия РФ и КНР в рамках «Пояса и пути»¹⁶¹.

2.2. ЭНЕРГЕТИКА

Взаимодействие в сфере энергетики – еще одно приоритетное направление сотрудничества в контексте проекта «Пояс и путь». Учитывая,

¹⁵⁷ Shakh A. COVID-19: Trouble on the China-Russia Border // The Diplomat. 05.05.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/05/covid-19-trouble-on-the-china-russia-border/> (accessed: 10.05.2021).

¹⁵⁸ Wu A., Hong K., Chung K. The impact of COVID-19 on Belt and Road Initiative infrastructure and construction projects // Norton Rose Fulbright. 05.06.2020. URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/en-ca/knowledge/publications/1785d344/the-impact-of-covid19-on-belt-and-road-initiative-infrastructure-and> (accessed: 12.03.2021).

¹⁵⁹ COVID – 19 Impact on Railway Infrastructure Maintenance Market Share, Growth, Evolving Trend and Top Key Companies (China Railway Corporation, Network Rail, Deutsche Bahn AG, Russian Railways, and SNCF) // The Daily Chronicle. 18.09.2020. URL: <https://thedailychronicle.in/news/1445902/covid-19-impact-on-railway-infrastructure-maintenance-market-share-growth-evolving-trend-and-top-key-companies-china-railway-corporation-network-rail-deutsche-bahn-ag-russian-railways/> (accessed: 17.03.2021).

¹⁶⁰ На границе с Китаем возникли заторы из российских поездов. Пекин задерживает грузы в связи с проверками из-за коронавируса // РБК. 23.03.2021. URL: <https://www.rbc.ru/business/23/03/2021/60587e129a79476673ce7feb> (дата обращения: 25.03.2021).

¹⁶¹ Логисты пошли дальше // Газета «Коммерсантъ». 09.03.2021. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4721584> (дата обращения: 17.03.2021).

что Пекин в рамках ОПОП придерживается нетто-импортного подхода¹⁶², а Россия является одним из крупных мировых поставщиков первичной энергии, развитие взаимодействия, в целом, лежит в поле стратегических интересов обоих государств¹⁶³. Активное вовлечение Москвы в работу началось практически сразу после официального запуска инициативы, ввиду чего сегодня Россия по праву считается одним из важных партнеров КНР по части реализации энергетических проектов на пространстве ОПОП¹⁶⁴. Условно текущее взаимодействие в этом секторе можно разбить на три укрупненные группы – нефтегазовые ресурсы, иные горючие ископаемые (торф, горючий сланец, уголь) и возобновляемые источники энергии (ВИЭ). Рассмотрим каждую из групп более детально.

Пожалуй, крупнейшим треком российско-китайского сотрудничества в области энергетики сегодня является взаимодействие в сфере нефтегазовых ресурсов. Стороны традиционно придают большое значение повышению оборота нефти и газа, развитию производственной инфраструктуры, а также повышению общей безопасности логистических цепочек. В этом контексте прочной основой для развития энергетического сотрудничества в рамках ОПОП становятся ранее утвержденные проекты и соглашения. Так, говоря о развитии торговли нефтегазовыми ресурсами, следует упомянуть проект «Ямал СПГ», включающий в себя мощности по производству, сжижению и поставкам сжиженного природного газа (СПГ) за рубеж. Интеграция «Ямал СПГ» в инициативу ОПОП была начата еще в 2015 г., когда китайский «Фонд Шелкового пути» (Silk Road Fund Co Ltd., SRF) совместно с Китайской национальной нефтегазовой корпорацией подписали с российскими

¹⁶² Нетто-импортный подход – стратегия развития национальной энергетики, при которой импорт энергоносителей (как первичных, так и комплексных) в значительной степени превосходит экспорт по аналогичным категориям. См.: Борисов М. Энергетическая составляющая инициативы «Один пояс – один путь» // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. №2 – С. 435–458.

¹⁶³ Там же, С. 440–443.

¹⁶⁴ «Один пояс — один путь» как практическая платформа для процветания всех стран // ИА «Известия». 06.11.2018. URL: <https://iz.ru/808958/reporter-financial-times-lian-dan/odin-poi-as-odin-put-kak-prakticheskaia-platforma-dlia-protcvetaniia-vsekh-stran> (дата обращения: 13.04.2021).

компаниями договор купли-продажи 9% акций «Ямал СПГ» с дальнейшей их передачей Фонду¹⁶⁵. Передача части активов китайской стороне позволила направить значительные инвестиции (не менее 730 млн евро) на развитие бренда компании, а также на модернизацию имеющихся производственных мощностей. В частности, китайской стороной были поставлены конденсационные модули (Wuchang Shipbuilding Industry) последнего поколения, позволяющие ускорить процесс подготовки сырья¹⁶⁶. На текущий момент в эксплуатацию введено три производственных линии, а также ведется разработка четвертой (при активном участии китайских компаний) – ее запуск предварительно запланирован на 2023 г.¹⁶⁷

Кроме того, за период существования инициативы «Один пояс, один путь» в проект были постепенно интегрированы и более ранние двусторонние инициативы. Как правило, интеграция происходила в формате подписания договора о сопряжении инфраструктурных инициатив в рамках углубления сотрудничества по части развития энергетического трека «ЕАЭС – ОПОП»¹⁶⁸. Наиболее ярким примером тому служит магистральный нефтепровод «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО), проект которого был утвержден в 2009 г. Сегодня суммарная пропускная способность нефтепровода составляет порядка 80 млн т в год, из которых порядка 20 млн т идет по ветке Козьмино – Цицикар. Одновременно с этим растут объемы поставок по ветке «Сковородино - Мохэ – Дацин» (не менее 15 млн т в год)¹⁶⁹. Именно планомерное наращивание объемов позволило ВСТО уже в 2019 г. выйти на

¹⁶⁵ Китайский Фонд «Шелкового пути» купил 9,9% «Ямал СПГ» // Ведомости. 17.12.2015. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg> (дата обращения: 20.03.2021).

¹⁶⁶ Модули китайского производства для проекта "Ямал СПГ" переданы в Россию // Жэньминь Жибао. 28.07.2016. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0728/c31518-9092190-3.html> (дата обращения: 13.04.2021).

¹⁶⁷ Четвертая линия «Ямал СПГ» откладывается // Газета «Коммерсантъ». 20.02.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4261496> (дата обращения: 13.04.2021).

¹⁶⁸ Матвеев И. Энергетический трек сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути» // Бурение и нефть. – 2017. – №. 5. – С. 8–19.

¹⁶⁹ РФ поставила Китаю 100 млн тонн нефти по ветке «Сковородино – Мохэ – Дацин» // РИА-Новости. 20.05.2017. URL: <https://ria.ru/20170520/1494715914.html> (дата обращения: 20.04.2021).

максимальные проектные мощности – ранее считалось, что достижение этих позиций будет возможно только к 2030 г.¹⁷⁰. Не последнюю роль в развитии ВСТО сыграли средства, полученные в рамках ОПОП. Так, например, в 2018 г., по итогам Российско-китайского энергетического бизнес-форума, консорциум китайских банков выдал российским нефтегазовым компаниям льготный кредит в размере 25 млрд долларов на второй этап модернизации инфраструктуры порта Козьмино (аналогичный кредиту, что выделялся в 2008 г.¹⁷¹), через который идет порядка 78% поставок нефтепродуктов в Китай в рамках проекта ВСТО.¹⁷² Вложенные средства в дальнейшем помогли укрепить портовую инфраструктуру, а также создать более эффективную цепочку транспортировки, что, в свою очередь, помогло за год увеличить экспорт нефтепродуктов почти на 9%¹⁷³.

Однако ВСТО – не единственный магистральный проект поставок нефтегазовых ресурсов в Китай. Особое значение имеет магистральный газопровод «Сила Сибири» (Якутия – Приморский Край – страны Азиатско-Тихоокеанского региона), инвестиционная поддержка которого также частично осуществляется из средств Фонда Шелкового пути и Китайской национальной нефтегазовой корпорации (CNPC) в рамках упомянутых выше договоренностей о сопряжении энергетических инициатив ЕАЭС и ОПОП¹⁷⁴.

¹⁷⁰ Объекты системы "Восточная Сибирь - Тихий океан" вышли на максимальную проектную мощность // ИТАР-ТАСС. 27.11.2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7208755> (дата обращения: 13.04.2021).

¹⁷¹ Россия-Китай: нефть в обмен на кредиты // РИА-Новости. 28.10.2018. URL: <https://ria.ru/20081028/153970903.html> (дата обращения: 13.04.2021).

¹⁷² Энергетический мост «Россия-Китай» возьмет под контроль «Роснефть» // Агентство экономической информации «Прайм». 30.11.2018. URL: <https://1prime.ru/energy/20181130/829497748.html> (дата обращения: 18.01.2021); Чоу Э. Братья не навек. Почему нефть и газ не только сближают, но и отдаляют Россию и Китай // Московский центр Карнеги. 29.01.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83749> (дата обращения: 18.04.2021); Матвеев И. Энергетический трек сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути» // Бурение и нефть. – 2017. – №. 5. – С. 8–19.

¹⁷³ РФ увеличила экспорт нефти через морской порт Козьмино на 9,2% в 2019 г. // Tinkoff. Лента экономических новостей. 27.01.2020. URL: <https://www.tinkoff.ru/invest/news/331695/> (дата обращения: 13.03.2021).

¹⁷⁴ «Один пояс - один путь» продолжает привлекать новые проекты, но наблюдаются задержки из-за COVID-19» // Swissinfo. 24.12.2020. URL: <https://www.swissinfo.ch/rus/-один-пояс---один-путь--продолжает-привлекать-новые-проекты--но-наблюдаются-задержки-из-за-covid-19---refinitiv/46245282> (дата обращения: 17.01.2021); «Газпром» и CNPC подписали Соглашение по трансграничному участку «Силы Сибири» и другие документы в развитие сотрудничества // ПАО НК «Газпром». 17.12.2015. URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2015/december/article255991/> (дата обращения: 17.03.2021); Сопряжение

Протяженность газопровода составляет порядка 2159 км, экспортная мощность варьируется от 30 до 40 млрд кубометров в год¹⁷⁵. «Сила Сибири», спроектированная и запущенная при совместной работе российских и китайских нефтегазовых корпораций призвана не только укрепить инфраструктуру в рамках ВСТО (став на отдельных участках маршрута его интегрированным резервным элементом), но и способствовать созданию на территории РФ газоперерабатывающих комплексов (ГПЗ) нового поколения. В частности, в 2015 г. был дан старт строительству Амурского ГПЗ (планируемый запуск – 2024 г.)¹⁷⁶. Согласно проекту, ГПЗ третьего поколения позволит фракционировать из добываемого природного газа необходимые фракции – гелий (60 млн кубометров в год), этан (2,5 млн тонн в год), пропан (1 млн тонн в год), бутан (500 тыс тонн в год) и пентан-гексан (200 – 300 тыс. тонн в год) и в дальнейшем поставлять их за рубеж с помощью созданной ранее инфраструктуры¹⁷⁷. Как отмечают эксперты, в случае успеха, Амурский ГПЗ в перспективе может стать важным звеном энергетических цепочек ОПОП в этом регионе¹⁷⁸.

Кроме того, стороны постоянно работают над расширением сотрудничества и разработкой новых проектов. Так, в 2020 г. было объявлено о планах проложить дублирующий газопровод «Сила Сибири-2» (СС-2). Согласно карте проекта, газовая магистраль соединит месторождения Сибири (прежде всего, Чаяндинское и Ковыктинское месторождения) с системами

энергетики ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» задает тренд развитию торгово-экономического сотрудничества // Евразийская экономическая комиссия. 26.04.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/26-04-2019-3.aspx> (дата обращения: 13.02.2021).

¹⁷⁵ Магистральный газопровод «Сила Сибири»: информация о проекте // ОАО «Газпром-экспорт». 25.03.2014. URL: <http://www.gazpromexport.ru/projects/transportation/3/> (дата обращения: 20.04.2021).

¹⁷⁶ Construction launched for railroad bridge to deliver cargo to Amur GPP // «Gazprom export consortium». URL: <https://www.gazprom.com/about/subsidiaries/news/2017/february/article304000/> (accessed: 21.04.2021).

¹⁷⁷ Амурский газоперерабатывающий завод // ПАО НК «Газпром». 29.07.2017. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/amur-gpp/> (дата обращения: 20.04.2021).

¹⁷⁸ Строительство «Одного пояса и одного пути» создает новые возможности // Посольство Китайской народной республики в РФ. 14.11.2017. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/zentjln/t1510487.htm> (дата обращения: 17.02.2021); Александрова В. Сотрудничество России и Китая в рамках сопряжения ЕАЭС и проекта "один пояс - один путь" // Скиф. 2019 – №12 – С. 411–417; Матвеев И. Энергетическая политика ЕАЭС в ракурсе ЭПШП // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. - №3. – С. 11–33.

транспортировки, построенными в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР), а также с китайским газопроводом «Запад –Восток» (участок «Урумчи – Тарим – Шанхай»). Новая ветка трубопровода пройдет по территории Монголии и станет дополнительным каналом поставки газа в КНР, планируемая ее протяженность – около 6700 км (из них порядка 2700 км проходит по территории России)¹⁷⁹. По оценкам специалистов ПАО НК «Газпром», по СС-2 ежегодно будет поставляться порядка 50 млрд кубометров сырья – в дополнение к уже поставляемым 38 млрд кубометров по участку «Сила Сибири»¹⁸⁰. Объединение же нескольких газопроводных систем в одну магистраль, в свою очередь, позволит ускорить поставки сырья в КНР (прежде всего, в восточные и юго-восточные районы страны), а также снизить итоговую стоимость поставок за счет их оптимизации¹⁸¹.

Тем не менее в фокусе интереса РФ и КНР находятся не только нефтегазовые ресурсы. Большое значение по-прежнему имеют договоренности о поставках Пекину ряда полезных ископаемых –каменного и коксующего угля, торфа и горючего сланца.

В последние годы серьезный подъем испытала, в частности, угольная промышленность. Несмотря на то, что Россия до недавнего времени не являлась основным поставщиком угля в КНР (уступая по показателям Австралии и Канаде), участие в ОПОП дало возможность привлечь значительные инвестиции и модернизировать национальные угледобывающие мощности, а также улучшить цепочку поставок¹⁸². В свою очередь, это позитивно сказалось на общей конкурентоспособности российских компаний и позволило частично занять вакантную нишу поставщика угля на фоне

¹⁷⁹ «Газпром» проложит новый газопровод в Китай // Журнал «Эксперт». 25.08.2020. URL: <https://expert.ru/2020/08/25/mongoliya-poluchit-rossijskij-gazoprovod/> (дата обращения: 18.04.2021).

¹⁸⁰ «Сила Сибири». Крупнейшая система транспортировки газа на Востоке России // ПАО НК «Газпром». 20.08.2020. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/power-of-siberia/> (дата обращения: 17.04.2021).

¹⁸¹ Ханов М. "Сила Сибири — 2". Зачем России дорогостоящий проект на фоне падения газовых цен // ИТАР-ТАСС. 08.09.2020. URL: <https://tass.ru/opinions/9397395> (дата обращения: 13.04.2020).

¹⁸² Уголь атаки. Поставщики из Северной Америки борются с Россией за рынок Китая // Газета «Коммерсантъ». 24.02.2021. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4703330> (дата обращения: 14.04.2021).

охлаждения отношений Пекина и Канберры (2018–2020 гг.), а также китайско-американской «тарифной войны»¹⁸³. Несмотря на то, что наращивание сотрудничества по части поставок энергетического и коксующего угля из РФ в КНР серьезно ограничено низкой пропускной способностью Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, России все же удалось увеличить объем поставок по итогам 2019 г. на 19% (32,8 млн тонн)¹⁸⁴, а по итогам 2020 г. – на 18% (38,7 млн тонн)¹⁸⁵. Эксперты отмечают, что Пекин, заинтересованный в увеличении поставок со стороны РФ, планирует выделить Москве (под эгидой «Фонда развития Шелкового пути») крупный инвестиционный пакет, который будет направлен на развитие железнодорожных магистралей – даже на фоне возможного сокращения объема инвестиций в глобальный проект на фоне пандемии COVID-19¹⁸⁶.

Другим видом ресурса, поставки которого в рамках ОПОП существенно возросли, является торф. Впервые вопрос о возможности увеличения объемов экспорта торфа из РФ в КНР был поднят в 2015 г. Чжаном Шэньцзи – генеральным директором компании «Зеленая энергия» (дочернее предприятие Государственной электросетевой компании Китая). По мнению Чжана Шэньцзи, российский экспорт торфа в Китай, фактически, опустился до нулевого уровня в сравнении с советским периодом (порядка 70 тыс. кубометров в год), в то время как возобновление поставок могло бы принести сторонам хорошие дивиденды¹⁸⁷.

¹⁸³ Китаю внезапно понадобился российский уголь // Информационно-аналитическое агентство «Прайм». 15.03.2021. URL: <https://1prime.ru/energy/20210315/833236789.html> (дата обращения: 14.04.2021).

¹⁸⁴ Россия увеличила поставки угля в Китай в 1-м полугодии 2020 г. на 10% // Информационный портал «Neftegaz». 17.11.2020. URL: <https://neftegaz.ru/news/coal/640094-rossiya-uvelichila-postavki-uglya-v-kitay-v-1-m-polugodii-2020-g-na-10/> (дата обращения: 14.04.2021).

¹⁸⁵ Китай столкнулся с препятствием на пути к российскому углю // Информационно-аналитическое агентство «Прайм». 13.04.2021. URL: <https://1prime.ru/energy/20210413/833451541.html> (дата обращения: 18.04.2021).

¹⁸⁶ Кендердайн Т. Коронавирус заставит Китай снизить инвестиции в «Пояс и путь» – эксперт // Аналитический центр «Евразия-Эксперт». 10.11.2020. URL: https://eurasia.expert/koronavirus-zastavit-kitay-snizit-investitsii-v-poyas-i-put-ekspert/?sphrase_id=25073 (дата обращения: 17.04.2021).

¹⁸⁷ Появилась возможность экспорта торфа Сахалина в КНР // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». 13.01.2015. URL: https://www.eastrussia.ru/news/poyavilas_vozmozhnost_eksporta_torfa_sakhalina_v_knr/ (дата обращения: 14.04.2021).

Интерес КНР к российскому торфу, в свою очередь, объясняется нехваткой биотоплива для работы торфяных электростанций, включенных в орбиту проекта «Один пояс, один путь»¹⁸⁸ в 2013–2014 гг., для эффективной работы которых необходимо не менее 450 тыс. кубометров торфа ежегодно¹⁸⁹. Инициированное взаимодействие привело к тому, что в 2019 г., в рамках VI Российско-китайского ЭКСПО, был подписан пятилетний контракт на поставку торфа в КНР¹⁹⁰. Кроме того, согласно отчетам китайской стороны, с момента активизации диалога по вопросам торговли торфом происходило планомерное наращивание объемов поставок, к концу 2020 г. оказавшееся на уровне, превышающем 500 тыс. кубометров торфа в год (см.: рис. 2 Приложения)¹⁹¹. Ожидается, что к концу 2021 г. объем экспорта превысит отметку в 600 тыс. кубометров.

Третий вид ископаемых ресурсов, поставки которого, в некоторой степени, отвечают долгосрочным интересам РФ и КНР в рамках инициативы «Пояса и пути» – поставки горючего сланца (известняковой или глинистой горной породы, пропитанной органическими веществами). Несмотря на то, что многие эксперты называют добычу данного вида ресурса малорентабельной, он, тем не менее, является важным источником энергии для КНР, используемым для снижения зависимости от угольных ресурсов¹⁹². В контексте «Пояса и пути» наращивание доли использования горючих

¹⁸⁸ Ключевая задача созданных комплексов – обеспечение процесса электрификации железных дорог на отрезке Харбин – Маньчжоули. См.: Китай осуществляет электрификацию имеющей более чем 100-летнюю историю железной дороги «Харбин – Маньчжоули» // Информационное агентство «Синьхуа». 02.11.2016. URL: http://russian.news.cn/2016-11/02/c_135799922.htm (дата обращения: 10.03.2021).

¹⁸⁹ Китайский бизнес заинтересован в поставках сахалинского торфа для использования в энергетике // Губернатор и Правительство Сахалинской области. 25.12.2014. URL: https://sakhalin.gov.ru/?id=105&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=7008 (дата обращения: 17.04.2021).

¹⁹⁰ Первые контейнеры с торфом отправятся из Свердловской области в Китай до конца июня // ИТАР-ТАСС. 12.06.2019. URL: <https://tass.ru/ural-news/6565965> (дата обращения: 15.03.2021).

¹⁹¹ Данные получены на основе анализа отчетов Министерства коммерции КНР за период с 2013 по настоящее время, а также на основе публикаций во внешних источниках. См.: Ministry of Commerce People's Republic of China (中华人民共和国商务部). URL: <http://www.mofcom.gov.cn/> (accessed: 20.04.2021); Build a sustainable Belt and Road // Nature. 01.05.2019. URL: <https://www.nature.com/articles/d41586-019-01309-0> (accessed: 20.04.2021); Chatzky A., McBride J. China's Massive Belt and Road Initiative // Council on Foreign Relations. 28.01.2020. URL: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (accessed: 20.04.2021).

¹⁹² «Энергетический стержень» Китая // Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса. 18.08.2019. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2019/6/620/ (дата обращения: 15.03.2021).

сланцев является стратегической задачей для энергетики КНР, однако, ввиду технического отставания Пекина в сфере добычи трудноизвлекаемых ресурсов, основным поставщиком в этой сфере остается Россия. Начиная с 2015 г., китайская компания «Fushun Mining Group», на постоянной основе сотрудничает с российскими предприятиями и компаниями, специализирующимися на добыче и обработке сланца, предоставляя льготные кредиты и участвуя в разработке модернизационных проектов. Наибольший интерес для китайских бизнесменов представляют предприятия Самарской области, где сосредоточены самые большие запасы высококачественного горючего сланца (Перелюбские месторождения)¹⁹³. Кроме того, как стало известно в 2018 г., Россия планирует постепенно наращивать экспорт рения (энергетического катализатора) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (и, в частности, в КНР)¹⁹⁴. Однако, как отмечают эксперты, поставки горючих сланцев из РФ в КНР чрезвычайно малы, ввиду чего их следует рассматривать исключительно в контексте энергетического сотрудничества в целом, а не как самостоятельное направление¹⁹⁵.

Также, говоря об энергетическом сотрудничестве РФ и КНР в рамках ОПОП, не стоит забывать и о т. н. «зеленой энергетике» (ВИЭ). Данное направление приобретает все большую актуальность на фоне глобальных усилий по сокращению выбросов углекислого газа и продвижению концепции «зеленого измерения» проекта ОПОП¹⁹⁶.

Взаимодействие РФ и КНР по вопросам ВИЭ началось в 2016 г. – тогда на заседании российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в сфере использования ВИЭ, проходившем под эгидой российского Минэнерго, была

¹⁹³ Перелюбское месторождение, Саратовская область // Информационный портал «Геонедра». 30.12.2018. URL: <https://geonedra.ru/2018/perelyubskoe-mestorozhdenie-saratovsk/> (дата обращения: 16.03.2021).

¹⁹⁴ Региону примеряют горючие сланцы. Саратовская компания планирует приступить к добыче рения // Газета «Коммерсантъ». 23.11.2018. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3807302> (дата обращения: 20.04.2021).

¹⁹⁵ Recent advances of rhenium separation and enrichment in China: Industrial processes and laboratory trials // Chinese Chemical Letters. 02.03.2018. URL: <http://html.rhhz.net/zghxkb/20180302.htm> (accessed: 27.03.2021).

¹⁹⁶ Китай наращивает масштабы разработки возобновляемых источников энергии // РИА-Новости. 31.03.2021. URL: <https://ria.ru/20210331/energetika-1603599752.html> (дата обращения: 20.04.2021).

утверждена дорожная карта проекта, определены планы развития до 2025 г., а также сформулированы основные приоритеты двустороннего взаимодействия в контексте ОПОП¹⁹⁷.

Эксперты отмечают, что концепция «Один пояс, один путь» служит стимулирующим элементом эффективного продвижения китайского видения ВИЭ: Пекин поддерживает усилия национальных компаний по экспорту экологически чистых энергетических технологий, а также инвестирует значительные средства в реализацию крупномасштабных проектов в области электроэнергетики (в том числе с участием иностранных предприятий). Интерес КНР к развитию сотрудничества в сфере ВИЭ обусловлен, в первую очередь, стремлением привлечь к сотрудничеству европейские компании, а также перебороть негативные конструкты, связанные с деструктивным влиянием китайских проектов на окружающую среду. Следуя этой цели, КНР выделяет льготные инвестиционные пакеты (реже – кредиты и ссуды на льготных условиях), а также призывает все китайские компании перейти на «зеленый» трек развития¹⁹⁸. Основным же источником инвестиционной поддержки на данном направлении по-прежнему остается Фонд «Зеленого Шелкового пути» (GSRF), учрежденный в 2015 г.¹⁹⁹. В общей сложности, за период существования инициативы, КНР инвестировала в ВИЭ более 11 млрд долларов (порядка 30% от этой суммы приходится на российско-китайское сотрудничество в рамках ВИЭ)²⁰⁰. Так, например, в 2017 г. под эгидой Фонда была достигнута договоренность с китайским консорциумом AmurSirius о

¹⁹⁷ Состоялось первое заседание российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в сфере использования возобновляемых источников энергии // Министерство энергетики Российской Федерации. 19.01.2016. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/3912> (дата обращения: 20.04.2021).

¹⁹⁸ Tower J., Staats J. China's Belt and Road: Progress on 'Open, Green and Clean?' // United States Institute of Peace. 29.04.2020. URL: <https://www.usip.org/publications/2020/04/chinas-belt-and-road-progress-open-green-and-clean> (accessed: 20.03.2021). Green Belt and Road Strategy // the United Nations. 14.03.2018. URL: <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/25178/UN%20Environment%20Belt%20and%20Road%20Strategy%20final.pdf?sequence=38&isAllowed=y> (accessed: 13.02.2021).

¹⁹⁹ First PE fund for Green Silk Road launched in Beijing // China.org. 09.03.2015. URL: http://www.china.org.cn/environment/2015-03/09/content_34997671.htm (accessed: 17.03.2021).

²⁰⁰ Китай в 2020 г. инвестировал \$11 млрд в ВИЭ // Национальная ассоциация лидеров нефтегазового сервиса. 12.03.2021. URL: <https://nangs.org/news/renewables/kitay-v-2020-g-investiroval-11-mlrd-v-vie> (дата обращения: 10.04.2021).

предоставлении инвестиций на российские проекты в области солнечной энергетики в размере 1 млрд долларов²⁰¹, а спустя еще год – соглашение о создании на территории г. Ульяновска (Россия) совместного предприятия по производству деталей для ветрогенераторов²⁰².

С другой стороны, несмотря на значительные инвестиции, данное направление пока не получило существенного развития в рамках российско-китайского энергетического сотрудничества на пространстве ОПОП.

2.3. ТОРГОВЛЯ

Торговля – еще один важный связующий элемент проекта «Пояса и пути». Как неоднократно отмечали официальные лица РФ и КНР, торговые отношения (как российско-китайские, так и реализуемые на пространстве Евразии в целом) являются фундаментом взаимовыгодного сотрудничества и позволяют закрепить позитивный результат кооперации в других областях.

Форсированное развитие торгового сотрудничества между двумя странами в рамках ОПОП началось уже в первые годы реализации инициативы²⁰³. Так, 20 мая 2014 г. президент РФ В. Путин подписал в Шанхае стратегические соглашения (46 документов) о партнерстве РФ и КНР по вопросам международной торговли. В числе подписанных документов – соглашения о сотрудничестве по вопросу использования национальных валют, о сотрудничестве в области торговли, финансов и инвестиций в приграничных

²⁰¹ Ветер в помощь. В России делают ставку на возобновляемую энергетику // Российская газета. 26.02.2017. URL: <https://rg.ru/2017/02/26/zarubezhnye-investory-postroi-at-v-rossii-solnechnye-stancii-i-vetriaki.html> (дата обращения: 18.02.2021).

²⁰² Завод по производству лопастей ветрогенераторов открыли в Ульяновске // ГТРК «Волга». 05.12.2018. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LfG3-48KhXk> (дата обращения: 13.02.2021); Предел зеленой энергетики // Деловое издание «Ведомости». 23.10.2020. URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/10/23/844301-predel-zelenoi> (дата обращения: 21.01.2021).

²⁰³ Как правило, в отчетах о торговом сотрудничестве РФ и КНР не производится разделение на торговлю в рамках ОПОП и вне его рамок. Российские эксперты оценивают долю ОПОП в общих показателях торговли в диапазоне от 35 до 45%, в то время как китайские исследователи предлагают рассматривать всю двустороннюю торговлю после подписания «Шанхайских соглашений» (2015 г.) как торговлю в рамках ОПОП. Например, См.: Тренин Д. Крупные, но уже не главные. Как России и Европе адаптироваться к противостоянию США и Китая // Московский центр Карнеги. 20.11.2019. URL: <https://carnegie.ru/commentary/80191> (дата обращения: 17.02.2021); Чжу Ю. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество // Проблемы Дальнего Востока. – 2019. – №. 2. – С. 100–106.

территориях Российской Федерации и Китайской Народной Республики, об открытии кредитной линии на финансирование торговых операций между Китаем и Россией между ОАО Банк ВТБ и Государственным банком развития Китая, а также ряд других соглашений, регулирующих профильную область отношений²⁰⁴.

Рассматривая совокупный товарооборот двух стран за период существования инициативы ОПОП, можно заметить, что данная цифра демонстрирует устойчивый рост (см. рис. 3 Приложения). Так, если в 2013 г. он не превышал 50 млрд. долларов, то после подписания Шанхайских соглашений увеличился почти на 19 млрд. долларов, а к концу 2019 г. составил 110,9 млрд., увеличившись на 2,43% по сравнению с предыдущим периодом²⁰⁵.

С другой стороны, можно заметить, что рост постепенно сменяется спадом. Так, по данным Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, по итогам 2020 г. двусторонний товарооборот между РФ и КНР снизился на 2,9% и составил примерно 108 млрд. долларов²⁰⁶. Мнения на этот счет разделились. Одни экономисты склонны полагать, что, в контексте глобальной пандемии, первая волна которой пришлась на март – апрель 2020 г., подобные потери можно считать минимальными и допустимыми (особенно в контексте экономических потерь с точки зрения глобальной экономики)²⁰⁷. В частности, эксперты отмечают, что снижение взаимных поставок произошло только в стоимостном выражении и было обусловлено, в первую очередь, значительным падением цен на некоторые группы товаров, прежде всего,

²⁰⁴ Документы, подписанные в рамках официального визита Президента Российской Федерации В. В. Путина в КНР // Президент России. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4972> (дата обращения: 17.03.2021).

²⁰⁵ Составлено на основе отчетов Главного таможенного управления КНР за 2013–2020 гг. См.: General Administration of Customs of the People's Republic of China (中华人民共和国海关总署). URL: <http://dzs.customs.gov.cn/> (accessed: 17.03.2021).

²⁰⁶ Там же.

²⁰⁷ Zhang H. Impact of a novel coronavirus epidemic on global development governance (新冠疫情对全球发展治理的影响) // Shanghai Institute for International Studies (SIIS). 30.06.2020. URL: <http://www.siis.org.cn/Research/Info/5061> (accessed: 17.03.2021)

углеводороды²⁰⁸. В свою очередь, падение показателей в данной сфере напрямую связано с «нефтяной войной» России и Саудовской Аравии в рамках ОПЕК+ (март – май 2020 г.), которая привела к краткосрочной нестабильности нефтегазового рынка и привела к заморозке ряда контрактов²⁰⁹. Тем не менее, несмотря на вышеперечисленные негативные тренды, в физическом выражении показатель двустороннего товарооборота, напротив, продемонстрировал рост не менее чем на 3,5%²¹⁰. Аналитики отмечают, что итоговая доля российско-китайской торговли во внешнеторговом обороте РФ составила порядка 18,4% (что примерно на 2% выше, чем в 2019 г.)²¹¹. Следовательно, несмотря на негативное влияние пандемии, российско-китайский товарооборот сохранил устойчивые позиции и, в дальнейшем, по итогам 2021–2022 гг., продолжит постепенно расти.

С другой стороны, высказываются и более пессимистичные оценки относительно дальнейшего развития ситуации. Аналитики, в частности, апеллируют к тому, что взаимный торговый потенциал России и КНР в значительной степени исчерпан. По их мнению, показатели и дальше будут демонстрировать устойчивое падение, по завершении которого двусторонняя торговля окажется на уровне 2015–2016 гг.²¹². В качестве обоснования такого видения эксперты называют разницу подходов РФ и КНР к трактовке значимости торговых отношений, а также разные долгосрочные интересы. Например, как отмечает руководитель федерального центра «Агроэкспорт» Дмитрий Краснов, по мере своего вовлечения в проект «Пояса и пути», Россия

²⁰⁸ Russia deepens China ties with expanded energy exports // Nikkey Asia Newspaper. 06.01.2021. URL: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Russia-deepens-China-ties-with-expanded-energy-exports> (accessed: 28.03.2021).

²⁰⁹ Saudi Arabia pips Russia to be China's biggest oil supplier in 2020 // Reuters. 20.01.2021. URL: <https://www.reuters.com/article/china-economy-trade-oil-int-idUSKBN29P0ZG> (accessed: 23.03.2021).

²¹⁰ Товарооборот между Китаем и Россией: комплексный анализ показателей за 2020 г. // Информационное агентство «Sea-News». 15.01.2021. URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej/> (дата обращения: 23.02.2021).

²¹¹ Cong W. With China-Russia ties at 'best in history,' trade still needs a boost to ensure security // The Global Times. 23.03.2021. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219223.shtml> (accessed: 16.04.2021).

²¹² Tonchev P. The Belt and Road After COVID-19 // The Diplomat. 07.04.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/> (accessed: 16.04.2021).

все больше делает ставку на увеличение доли экспорта продукции агропромышленного комплекса (АПК). По оценкам Д. Краснова, к 2030 г. Доля российского экспорта АПК должна превысить отметку в 27% и выйти на первое место по региону²¹³. В это же время КНР, напротив, стремится к снижению доли АПК в экспортно-импортном обороте. Так, в ноябре 2020 г. Пекин подписал сделку о создании на пространстве АСЕАН Всеобъемлющего регионального экономического партнерства (ВРЭП)²¹⁴. Экономисты, в частности, заостряют внимание на том, что нахождение во ВРЭП подразумевает снижение или полную отмену торговых тарифов между странами-подписантами, что существенно снижает выгоду от поставок продукции АПК из России в Китай и делает ее малорентабельной, а в перспективе – убыточной²¹⁵. Как результат, несмотря на заявления о приверженности идее взаимовыгодной торговли, стороны имеют разные внешнеторговые приоритеты.

Кроме того, исследователи неоднократно заостряют внимание на неравноправном партнерстве РФ и КНР по части торговли. Так, если для России КНР продолжает оставаться крупнейшим торговым партнером (с долей оборота близкой к 20% от суммарного показателя), то Пекин позиционирует в качестве ключевых акторов страны «АСЕАН плюс 6» (прежде всего, Японию и Южную Корею). Россию включает лишь во вторую десятку государств-партнеров²¹⁶. В таком контексте развитие торгового

²¹³ Российские сельхозпроизводители к 2030 году могут удвоить экспорт в Китай - «Агроэкспорт» // ИА «Finanz». 16.12.2020. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rossiyskie-selkhozproizvoditeli-k-2030-godu-mogut-udvoit-eksport-v-kitay-agroeksport-1029899426> (дата обращения: 25.02.2021).

²¹⁴ АСЕАН и партнеры подписали соглашение о создании крупнейшей в мире зоны свободной торговли // ИТАР-ТАСС. 15.11.2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10005211> (дата обращения: 16.04.2021).

²¹⁵ Запоздалый наблюдатель // Газета Коммерсантъ. 04.12.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4592444> (дата обращения: 12.03.2021).

²¹⁶ Назван крупнейший торговый партнер Китая, и это не США // Информационно-аналитическое агентство «Prime». 13.11.2020. URL: https://1prime.ru/state_regulation/20201113/832330427.html (дата обращения: 10.04.2021).

взаимодействия двух стран неизбежно выстраивается исходя из тех приоритетов, которых придерживается Пекин²¹⁷.

Таким образом, можно подытожить, что сотрудничество РФ и КНР в рамках ОПОП носит довольно обширный характер. Охвачены все сферы экономического сотрудничества (энергетика, торговля, логистика), а их ценностные ориентиры, в целом, соответствуют духу ОПОП. С другой стороны, во всех сферах наблюдается сильное смещение итоговых акцентов в сторону интересов КНР, что особенно сильно выражено в сферах логистики и энергетики. Данный дисбаланс, в свою очередь, указывает на то, что Пекин и Москва не являются равными партнерами по ОПОП, и демонстрируют разную вовлеченность в проект.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог всему вышесказанному, следует отметить, что российско-китайское сотрудничество в рамках глобальной экономической инициативы «Один пояс, один путь», можно охарактеризовать как динамично развивающееся. Москва и Пекин реализуют ряд крупных проектов в сфере инфраструктурного и логистического развития (большая часть из которых подразумевает дальнейшее расширение и вовлечение новых участников), а также активно наращивают товарооборот и укрепляют торговые отношения. Это позволяет говорить о существовании хорошего задела для реализации равноправного экономического сотрудничества.

С другой стороны, РФ и КНР не являются равноправными компаньонами, а итоговые акценты при развитии совместных инициатив во многом определяются стратегическими интересами КНР. Кроме того, несколько

²¹⁷ Hillman J. China and Russia: Economic Unequals // Center for strategic and international studies. 15.07.2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/china-and-russia-economic-unequals> (accessed: 10.04.2021).

настораживает существующие в китайском подходе «избирательность» и некая предвзятость по отношению к выдвигаемым РФ для сопряжения с ОПОП инфраструктурным проектам. Складывается впечатление, что китайская сторона все чаще рассматривает РФ не как равноправного партнера, а как некоего «субподрядчика», с помощью которого можно реализовать сложные и многопрофильные инициативы. Это, в свою очередь, порождает незначительную напряженность в двустороннем взаимодействии.

Кроме того, видно, что с течением времени китайская элита все чаще начинает оперировать положениями концепции «ограниченного геополитического могущества»²¹⁸ З. Бжезинского: из логистического проекта ОПОП все больше переходит в формат серьезного геополитического инструмента для продвижения интересов «мира, альтернативного Западу», что, в целом, соответствует духу «Сообщества единой судьбы», а потому не вступает в коллизию с национальным китайским подходом к толкованию ОПОП.

Основываясь на изложенном выше, можно вывести несколько вариантов дальнейшего развития ситуации — все они, так или иначе, находятся в рамках одного стратегического кейса — постепенного перехода к «избирательной многовекторности»²¹⁹, о которой писал Ф. Лукьянов — однако итоговые акценты в них несколько разнятся.

Возможен сценарий, при котором Россия и Китай в ближайшие несколько лет сформулируют единый подход к стратегическому пониманию ОПОП и сконцентрируют внимание на идентичных целях. В пользу этого

²¹⁸ Bzezhinsky Z. Great chessboard. Domination of America and its geostrategic imperatives //International relations. – 1999. – 256 P

²¹⁹ Избирательная многовекторность – геополитическая концепция, в рамках которой государство продолжает официально придерживаться стратегии сотрудничества со всеми странами мира, основанного на принципах открытости и равенства, однако на деле устанавливает негласные ограничения на сношения или сотрудничество с теми или иными странами. См.: Лукьянов Ф. Многовекторность закончилась // Российский совет по международным делам. 13.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/comments/mnogovektornost-zakonchilas/?sphrase_id=53890473 (дата обращения: 17.02.2021); Лукьянов Ф. Геополитика по Станиславскому // Совет по внешней и оборонной политике. 19.10.2017. URL: <http://svop.ru/main/25121/> (дата обращения: 15.05.2021).

варианта говорит, прежде всего, то, что в контексте нового витка напряженности между РФ и странами Запада (равно как и на фоне торговой войны между США и КНР), возможность сформировать альтернативный полюс экономической силы и постепенно «перетянуть» на свою сторону большую часть региональных акторов, выглядит хорошим стимулом для нивелирования противоречий. С другой стороны, «игра в поддавки» на пространстве ОПОП, в конечном итоге, приведет к превращению Китая в ведущую силу, в то время как Россия откажется от своих геополитических притязаний (добровольно или под давлением). ОПОП же в данном случае будет служить не только сдерживающим фактором, но и удобным инструментом легитимации подобных ситуаций.

Второй сценарий (условное название «Друзья и соперники»), напротив, предполагает, что ни Москва, ни Пекин в обозримом будущем не пойдут на взаимные уступки и останутся каждый при своей позиции, а трения между ними с течением времени лишь усилятся. «Сообщество Единой Судьбы», в данном случае, станет своего рода площадкой конкуренции, на которой РФ и КНР будут развивать собственные инфраструктурные проекты, формально объединенные под брендом ОПОП, но не имеющие взаимосвязи. Однако такой вариант менее возможен, поскольку лидеры обеих стран, мыслят классическими реалистскими стратегемами: ослабление глобальных позиций «российско-китайского полюса силы»²²⁰ не стоит тех преференций, которые удастся завоевать в ходе соперничества внутри ОПОП.

По этой причине третий сценарий, который можно назвать «Сдержанная дружба», получившийся «на пересечении» первых двух, имеет наиболее высокий уровень вероятности реализации. Предполагается, что РФ и КНР так же останутся при своих взглядах, но будут постепенно «сглаживать»

²²⁰ Идею существования условного полюса силы транслируют многие западные авторы, на что нередко обращали внимание российский востоковеды. См, напр.: Лузянин С. Российско-китайский диалог: модель 2020 // Российский совет по международным делам. 07.07.2020. URL: https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2020/?sphrase_id=53890665 (дата обращения: 17.02.2021).

негласные противоречия в двусторонних экономических отношениях с целью достижения более выгодных позиций на глобальном уровне. Подобный взвешенный подход отвечает стратегическим интересам обеих сторон и позиционируется аналитиками (как российскими²²¹, так и китайскими²²²), как наиболее выигрышный.

Если же говорить о вероятности ухудшения отношений между РФ и КНР на фоне разногласий по ОПОП, то данный вариант крайне маловероятен: помимо сотрудничества по линии «Пояса», страны имеют обширные многоуровневые контакты в других сферах и не замыкается только на экономику. Вместе с тем, российской стороне следует проработать альтернативные варианты продвижения собственных проектов в рамках ОПОП — как один из инструментов увеличения собственной роли в рамках инициативы.

²²¹ Габуев И. Экстренное сближение. Как пандемия усилит зависимость России от Китая // Московский центр Карнеги. 27.04.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81633> (дата обращения: 10.04.2021).

²²² Сунь Ч. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути // Российский совет по международным делам. 18.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/?sphrase_id=53888854 (дата обращения: 17.05.2021).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Источники

1. Александр Новак выступил на форуме «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Министерство энергетики РФ. 14.05.2017. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/7991> (дата обращения: 20.04.2021).
2. Амурский газоперерабатывающий завод [Электронный ресурс] // ПАО НК «Газпром». 29.07.2017. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/amur-gpp/> (дата обращения: 20.04.2021).
3. АСЕАН и партнеры подписали соглашение о создании крупнейшей в мире зоны свободной торговли [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 15.11.2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10005211> (дата обращения: 16.04.2021).
4. В Пекине состоялось заключительное заседание 3-й сессии ВШП 13-го созыва [Электронный ресурс] // Синьхуа. 28.05.2020. URL:

- http://russian.news.cn/2020-05/28/c_139015519.htm (дата обращения: 25.03.2021).
5. Ветер в помощь. В России делают ставку на возобновляемую энергетику [Электронный ресурс] // Российская газета. 26.02.2017. URL: <https://rg.ru/2017/02/26/zarubezhnye-investory-postroiat-v-rossii-solnechnye-stancii-i-vetriaki.html> (дата обращения: 18.02.2021).
 6. Владимир Путин подписал Указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс] // Президент России. 21.07.2020. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63728> (дата обращения: 18.05.2021).
 7. Второй этап Нацпроекта по созданию безопасных и качественных дорог стартует в 2019 году [Электронный ресурс] // Российская газета. 02.10.2018. URL: <https://rg.ru/2018/10/02/v-rossii-moderniziruiut-avtomobilnye-trassy.html> (дата обращения: 17.02.2021).
 8. «Газпром» и CNPC подписали Соглашение по трансграничному участку «Силы Сибири» и другие документы в развитие сотрудничества [Электронный ресурс] // ПАО НК «Газпром». 17.12.2015. URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2015/december/article255991/> (дата обращения: 17.03.2021)
 9. «Газпром» проложит новый газопровод в Китай [Электронный ресурс] // Журнал «Эксперт». 25.08.2020. URL: <https://expert.ru/2020/08/25/mongoliya-poluchit-rossijskij-gazoprovod/> (дата обращения: 18.04.2021).
 10. Генеральный секретарь ИКАО призывает инвестировать в воздушный транспорт для улучшения связности между странами, участвующими в инициативе "Один пояс – один путь" [Электронный ресурс] // ИКАО. 30.04.2019. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-calls-for-investments-in-air-transport-to-enhance-connectivity-between-Belt-and-Road-countries.aspx> (дата обращения: 15.05.2021).

11. Генеральный секретарь ИКАО подчеркивает роль авиации в ходе диалога высокого уровня в рамках форума "Один пояс – один путь" в Пекине [Электронный ресурс] // ИКАО. 19.05.2017. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-Secretary-General-highlights-the-role-of-aviation-at-High-level-Dialogue-of-the-Belt-and-Road-Forum-in-Beijing.aspx> (дата обращения: 17.01.2021).
12. Глубоководный порт-хаб под Архангельском начнут строить в 2020 году [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 17.02.2018. URL: <https://ria.ru/20180217/1514842770.html> (дата обращения: 10.02.2021)
13. Документы, подписанные в рамках официального визита Президента Российской Федерации В. В. Путина в КНР [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4972> (дата обращения: 17.03.2021).
14. Завод по производству лопастей ветрогенераторов открыли в Ульяновске [Электронный ресурс] // ГТРК «Волга». 05.12.2018. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LfG3-48KhXk> (дата обращения: 17.03.2021)
15. Запоздалый наблюдатель [Электронный ресурс] // Газета Коммерсантъ. 04.12.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4592444> (дата обращения: 12.03.2021).
16. Индия и Китай в шаге от столкновения: две ядерные державы замерли на красных линиях [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Вести». 31.08.2020. URL: <https://www.vesti.ru/article/2451693> (дата обращения: 13.03.2021).
17. Китай в 2020 г. инвестировал \$11 млрд в ВИЭ [Электронный ресурс] // Национальная ассоциация лидеров нефтегазового сервиса. 12.03.2021. URL: <https://nangs.org/news/renewables/kitay-v-2020-g-investiroval-11-mlrd-v-vie> (дата обращения: 10.04.2021).

18. Китай наращивает масштабы разработки возобновляемых источников энергии [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 31.03.2021. URL: <https://ria.ru/20210331/energetika-1603599752.html> (дата обращения: 20.04.2021).
19. Китай осуществляет электрификацию имеющей более чем 100-летнюю историю железной дороги «Харбин – Маньчжоули» [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Синьхуа». 02.11.2016. URL: http://russian.news.cn/2016-11/02/c_135799922.htm (дата обращения: 10.03.2021).
20. Китай столкнулся с препятствием на пути к российскому углю [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Прайм». 13.04.2021. URL: <https://1prime.ru/energy/20210413/833451541.html> (дата обращения: 18.04.2021).
21. Китай, Россия и Монголия договорились об организации транспортного коридора [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 25.07.2016. URL: <https://tass.ru/transport/3483513> (дата обращения: 15.02.2021).
22. Китайская корпорация готова построить новый город в Приморье [Электронный ресурс] // Официальный сайт администрации Приморского края. 02.04.2021. URL: <https://www.primorsky.ru/news/125749/?type=special> (Дата обращения: 15.04.2021).
23. Китайские инвесторы бегут из России [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Finanz.ru». 08.04.2021. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975> (дата обращения: 18.04.2021).
24. Китайский бизнес заинтересован в поставках сахалинского торфа для использования в энергетике [Электронный ресурс] // Губернатор и Правительство Сахалинской области. 25.12.2014. URL:

- https://sakhalin.gov.ru/?id=105&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=7008 (дата обращения: 17.04.2021).
25. Китайский Фонд «Шелкового пути» купил 9,9% «Ямал СПГ» [Электронный ресурс] // Ведомости. 17.12.2015. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg> (дата обращения: 20.03.2021).
26. Китаю внезапно понадобился российский уголь [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Прайм». 15.03.2021. URL: <https://1prime.ru/energy/20210315/833236789.html> (дата обращения: 14.04.2021).
27. Контейнеры отправятся на Север. Арктические порты СЗФО задействуют в создании альтернативы Суэцкому каналу [Электронный ресурс] // Российская газета. 06.04.2021. URL: <https://rg.ru/2021/04/06/reg-szfo/arkticheskie-porty-szfo-zadejstvuiut-v-sozdanii-alternativy-sueckomu-kanalu.html> (дата обращения: 15.05.2021).
28. Концепция Си Цзиньпина «Один пояс, один путь» имеет далеко идущее стратегическое значение (习近平“一带一路”构想战略意义深远) [Электронный ресурс] // Opinion China. 08.06.2016. URL: http://opinion.china.com.cn/opinion_97_150197.html (дата обращения: 17.03.2021).
29. Ли Кэцян. «Интегративное развитие». Доклад для Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) [Электронный ресурс] // Международное радио Китая. 07.03.2017. URL: https://vk.com/cri_rus?w=wall-29233152_26525 (дата обращения: 15.02.2021).
30. Логисты пошли дальше [Электронный ресурс] // Газета «Коммерсантъ». 09.03.2021. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4721584> (дата обращения: 17.03.2021).

31. Магистральный газопровод «Сила Сибири»: информация о проекте [Электронный ресурс] // ОАО «Газпром-экспорт». 25.03.2014. URL: <http://www.gazpromexport.ru/projects/transportation/3/> (дата обращения: 20.04.2021).
32. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28> (дата обращения: 17.01.2021).
33. Меморандум о проектном финансировании «Ямал СПГ» [Электронный ресурс] // Агентство нефтегазовой информации. 20.05.2014. URL: [https://www.angi.ru/news/2812806-В%20Шанхае%20подписан%20меморандум%20о%20проектном%20финансировании%20"Ямал%20СПГ"/](https://www.angi.ru/news/2812806-В%20Шанхае%20подписан%20меморандум%20о%20проектном%20финансировании%20) (дата обращения: 20.02.2021).
34. Меморандум о сотрудничестве между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Министерством коммерции Китайской Народной Республики [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 22.03.2013. URL: <https://docs.cntd.ru/document/499014844> (дата обращения: 27.04.2021).
35. Мир накрыл глобальный транспортный кризис из-за дефицита контейнеров [Электронный ресурс] // Lenta.ru. 25.01.2021. URL: <https://lenta.ru/news/2021/01/25/konteiner/> (дата обращения: 14.03.2021).
36. Миражи порта Зарубино [Электронный ресурс] // Региональный журнал для деловых кругов Дальнего Востока. 23.10.2018. URL: https://dvkapital.ru/dkproject/primorskij-kraj_23.10.2018_13314_mirazhi-porta-zarubino.html (дата обращения: 12.02.2021).
37. Модули китайского производства для проекта "Ямал СПГ" переданы в Россию [Электронный ресурс] // Жэньминь Жибао. 28.07.2016. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0728/c31518-9092190-3.html> (дата обращения: 13.04.2021).

38. Монголия создаст специальные таможенные проходы для сотрудничества с РФ и КНР [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 10.04.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5109214> (дата обращения: 18.02.2021).
39. Мост через Амур в Китай введут в эксплуатацию после окончания пандемии [Электронный ресурс] // ИА «Известия». 12.05.2020. URL: <https://iz.ru/1010011/2020-05-12/most-cherez-amur-v-kitai-vvedut-v-ekspluatatciiu-posle-okonchaniia-randemii> (дата обращения: 17.02.2021).
40. МТК Европа - Западный Китай: в России строят скоростные трассы [Электронный ресурс] // ИА «DorINFO». 21.05.2019. URL: https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=73640 (дата обращения: 13.02.2021).
41. На границе с Китаем возникли заторы из российских поездов. Пекин задерживает грузы в связи с проверками из-за коронавируса [Электронный ресурс] // РБК. 23.03.2021. URL: <https://www.rbc.ru/business/23/03/2021/60587e129a79476673ce7feb> (дата обращения: 25.03.2021).
42. Назван крупнейший торговый партнер Китая, и это не США [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Prime». 13.11.2020. URL: https://1prime.ru/state_regulation/20201113/832330427.html (дата обращения: 10.04.2021).
43. «Ничего, что России невыгодно, она делать не будет» [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 06.03.2017. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3235889> (дата обращения: 15.02.2021).
44. Новый маршрут в Китай через Монголию запустят осенью 2020 года [Электронный ресурс] // ИА «Грузовики и дороги». 09.07.2019. URL: <http://truckandroad.ru/roads/mezhdunarodnyj-marshrut-ah4-cherez-mongoliju-zapustjat-osenju-2020-goda.html> (дата обращения: 17.02.2021).

45. Новый Шелковый путь: почему Россия остается на обочине [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Газета.ru». 26.09.2019. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/09/26/12684103.shtml> (дата обращения: 15.02.2021).
46. Обстановка на фарватере [Электронный ресурс] // Российская газета. 25.01.2021. URL: <https://rg.ru/2021/02/25/reg-dfo/regiony-dalnego-vostoka-po-raznomu-integriruiutsia-v-sistemu-sevmorputi.html> (дата обращения: 26.01.2021).
47. «Один пояс — один путь» как практическая платформа для процветания всех стран [Электронный ресурс] // ИА «Известия». 06.11.2018. URL: <https://iz.ru/808958/reporter-financial-times-lian-dan/odin-poias-odin-put-kak-prakticheskaiia-platforma-dlia-protcvetaniiia-vsekh-stran> (дата обращения: 13.04.2021).
48. «Один пояс - один путь» продолжает привлекать новые проекты, но наблюдаются задержки из-за COVID-19» [Электронный ресурс] // Swissinfo. 24.12.2020. URL: <https://www.swissinfo.ch/rus/-один-пояс---один-путь--продолжает-привлекать-новые-проекты--но-наблюдаются-задержки-из-за-covid-19---refinitiv/46245282> (дата обращения: 17.01.2021)
49. «Сила Сибири». Крупнейшая система транспортировки газа на Востоке России [Электронный ресурс] // ПАО НК «Газпром». 20.08.2020. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/power-of-siberia/> (дата обращения: 17.04.2021).
50. Объекты системы "Восточная Сибирь - Тихий океан" вышли на максимальную проектную мощность [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 27.11.2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7208755> (дата обращения: 13.04.2021).
51. Объем грузоперевозок ДВЖД через погранпереход Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР) превысил 1 млн тонн [Электронный ресурс] //

- Информационно-аналитическое агентство «Port-News». 18.11.2015. URL: <http://portnews.ru/news/210059/> (дата обращения: 14.03.2021).
52. Один пояс, один путь: неразрывные отношения (一帶一路 不解之缘) [Электронный ресурс] // Жэньминь Жибао. 10.04.2018. URL: <http://finance.people.com.cn/n1/2018/0410/c1004-29915449.html> (дата обращения: 09.02.2021).
53. Первые контейнеры с торфом отправятся из Свердловской области в Китай до конца июня [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 12.06.2019. URL: <https://tass.ru/ural-news/6565965> (дата обращения: 15.03.2021).
54. Перелюбское месторождение, Саратовская область [Электронный ресурс] // Информационный портал «Геонедра». 30.12.2018. URL: <https://geonedra.ru/2018/perelyubskoe-mestorozhdenie-saratovsk/> (дата обращения: 16.03.2021).
55. Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума [Электронный ресурс] // Президент России. 07.06.2019. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/60707> (дата обращения: 10.02.2021).
56. Появилась возможность экспорта торфа Сахалина в КНР [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». 13.01.2015. URL: https://www.eastrussia.ru/news/poyavilas_vozmozhnost_eksporta_torfa_sakhali_na_v_knr/ (дата обращения: 14.04.2021).
57. Предел зеленой энергетики [Электронный ресурс] // Деловое издание «Ведомости». 23.10.2020. URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/10/23/844301-predel-zelenoi> (дата обращения: 21.01.2021).
58. Представлен проект регулярной контейнерной линии Архангельск – Европа [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Sea-News». 25.03.2021. URL: <https://seanews.ru/2021/03/25/ru-predstavlen->

- [proekt-reguljarnoj-kontejnernoj-linii-arhangel'sk-evropa/](#) (дата обращения: 17.04.2021).
59. Президент подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс] // Президент РФ. 07.08.2018. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 15.05.2021).
60. Проект первой частной дороги из России в Китай подешевел на 120 млрд руб. [Электронный ресурс] // РБК. 24.05.2019. URL: <https://www.rbc.ru/business/24/05/2019/5ce6c26f9a7947284c6db601> (дата обращения: 17.01.2021).
61. Путин заявил, что надеется на успешное сопряжение ЕАЭС и проекта «Один пояс - один путь» [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 07.06.2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6525622> (дата обращения: 17.03.2021).
62. Путин призвал создать большое Евразийское партнерство // ИТАР-ТАСС. 17.06.2016. URL: <https://tass.ru/ekonomika/3376295> (дата обращения: 13.04.2021).
63. Региону примеряют горячие сланцы. Саратовская компания планирует приступить к добыче рения [Электронный ресурс] // Газета «Коммерсантъ». 23.11.2018. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3807302> (дата обращения: 20.04.2021).
64. Росавтодор отремонтирует более 140 км федеральных трасс в рамках МТК Европа – Западный Китай [Электронный ресурс] // Росавтодор. 27.06.2019. URL: <https://rosavtdor.gov.ru/press-center/news/283191> (дата обращения: 15.02.2021)
65. Российские сельхозпроизводители к 2030 году могут удвоить экспорт в Китай - «Агроэкспорт» [Электронный ресурс] // ИА «Finanz». 16.12.2020. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rossiyskie-selkhozproizvoditeli-k->

- 2030-godu-mogut-udvoit-eksport-v-kitay-agroeksport-1029899426 (дата обращения: 25.02.2021).
- 66.Россия и Китай активизируют работы по проекту «Один пояс - один путь» [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 03.10.2019. URL: <https://ria.ru/20191003/1559412278.html> (дата обращения: 12.01.2021).
- 67.Россия и Китай создадут Полярный шелковый путь [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 29.01.2018. URL: <https://ria.ru/20180129/1513490180.html> (дата обращения: 15.05.2021).
- 68.Россия увеличила поставки угля в Китай в 1-м полугодии 2020 г. на 10% [Электронный ресурс] // Информационный портал «Neftegaz». 17.11.2020. URL: <https://neftegaz.ru/news/coal/640094-rossiya-uvelichila-postavki-uglya-v-kitay-v-1-m-polugodii-2020-g-na-10/> (дата обращения: 14.04.2021).
- 69.Россия, Китай и Монголия официально подтвердили запуск международных автомобильных перевозок [Электронный ресурс] // Агентство автомобильного транспорта (Росавтотранс). 04.07.2019. URL: https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2019/07/04/news_1195.html (дата обращения: 13.03.2021).
- 70.Россия-Китай: нефть в обмен на кредиты [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 28.10.2018. URL: <https://ria.ru/20081028/153970903.html> (дата обращения: 13.04.2021).
- 71.РФ и Китай договорились о «состыковке» проектов ЕАЭС и «Шелковый путь» [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 08.05.2015. URL: <https://tass.ru/ekonomika/1956881> (дата обращения: 17.02.2021).
- 72.РФ поставила Китаю 100 млн тонн нефти по ветке «Сковородино – Мохэ – Дацин» [Электронный ресурс] // РИА-Новости. 20.05.2017. URL: <https://ria.ru/20170520/1494715914.html> (дата обращения: 20.04.2021).
- 73.РФ увеличила экспорт нефти через морской порт Козьмино на 9,2% в 2019 г. [Электронный ресурс] // Tinkoff. Лента экономических новостей.

- 27.01.2020. URL: <https://www.tinkoff.ru/invest/news/331695/> (дата обращения: 13.03.2021).
74. Сергей Глазьев: «В рамках сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» доля расчетов в нацвалютах должна существенно вырасти» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. 17.09.2020. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-09-2020-1.aspx> (дата обращения: 20.01.2021).
75. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества [Электронный ресурс] // Президент России. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 14.04.2021).
76. Соглашение между правительствами государств - членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. 07.09.2014. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420390140> (дата обращения: 13.05.2021).
77. Сопряжение энергетики ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» задает тренд развитию торгово-экономического сотрудничества [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. 26.04.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/26-04-2019-3.aspx> (дата обращения: 13.02.2021).
78. Состоялось первое заседание российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в сфере использования возобновляемых источников энергии [Электронный ресурс] // Министерство энергетики Российской Федерации. 19.01.2016. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/3912> (дата обращения: 20.04.2021).

79. Строительство автодороги «Европа – Западный Китай» [Электронный ресурс] // ИА «DorINFO». 30.04.2021. URL: <https://dorinfo.ru/business-information/evropa.php> (дата обращения: 10.05.2021)
80. Строящийся под Мурманском порт «Лавна» выйдет на проектную мощность в 2022 году [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 13.03.2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7972651> (дата обращения: 10.02.2021).
81. Товарооборот между Китаем и Россией: комплексный анализ показателей за 2020 г. [Электронный ресурс] // Информационное агентство «Sea-News». 15.01.2021. URL: <https://seanews.ru/2021/01/15/ru-tovarooborot-mezhdu-kitaem-i-rossiej/> (дата обращения: 23.02.2021).
82. Традиционное временное ограничение на движение большегрузов по Хабаровску введут в конце марта // Администрация города Хабаровска. 24.03.2021. URL: https://www.khabarovskadm.ru/news/index.php?ELEMENT_ID=8455 (дата обращения: 30.04.2021).
83. Уголь атаки. Поставщики из Северной Америки борются с Россией за рынок Китая [Электронный ресурс] // Газета «Коммерсантъ». 24.02.2021. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4703330> (дата обращения: 14.04.2021).
84. Фонд шелкового пути присоединяется к инвестициям в проект развития территории аэродрома Тушино [Электронный ресурс] // Российский фонд прямых инвестиций. 04.07.2017. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2497/> (дата обращения: 15.02.2021).
85. Цели 13-й пятилетки: "новая нормальность" китайской экономики [Электронный ресурс] // Deutsche Welle. 25.10.2015. URL: <https://www.dw.com/ru/%D1%86%D0%B5%D0%BB%D0%B8-13-%D0%B9-%D0%BF%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BA%D0%B8-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F-%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C-%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0>

%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B8/a-18802062 (дата обращения: 13.04.2021).

86. Четвертая линия «Ямал СПГ» откладывается [Электронный ресурс] // Газета «Коммерсантъ». 20.02.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4261496> (дата обращения: 13.04.2021).
87. Чжан Ханьхуэй: «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу [Электронный ресурс] // Посольство КНР в России. 16.01.2021. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1846717.htm> (дата обращения: 21.04.2021).
88. Эксперт Проектного офиса развития Арктики (ПОРА) Александр Воротников: Развитие транспортной инфраструктуры Арктики зависит от диджитализации [Электронный ресурс] // Информационное агентство «24.rus». 21.05.2019. URL: <https://24rus.ru/news/society/164259.html> (дата обращения: 17.02.2021)
89. «Энергетический стержень» Китая [Электронный ресурс] // Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса. 18.08.2019. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2019/6/620/ (дата обращения: 15.03.2021).
90. Энергетический мост «Россия-Китай» возьмет под контроль «Роснефть» [Электронный ресурс] // Агентство экономической информации «Прайм». 30.11.2018. URL: <https://1prime.ru/energy/20181130/829497748.html> (дата обращения: 18.01.2021).
91. Aims of the Belt and Road Initiative [Electronic resource] // The Belt and Road Initiative. 16.03.2018. URL: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (accessed: 29.04.2021).
92. Beijing Continues Its Steady But Uneven Rise In the World [Electronic resource] // Radio Liberty. 07.04.2021. URL: <https://www.rferl.org/China-In-Eurasia> (accessed: 15.04.2021)

93. Build a sustainable Belt and Road [Electronic resource] // Nature. 01.05.2019.
URL: <https://www.nature.com/articles/d41586-019-01309-0> (accessed: 20.04.2021)
94. China, Russia bilateral trade poised for steady growth [Electronic resource] // World Economy News. 01.02.2021. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-russia-bilateral-trade-poised-for-steady-growth/> (дата обращения: 16.03.2021).
95. China's Belt and Road Initiative and Aviation [Electronic resource] // CAPA. 26.07.2018. URL: <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/chinas-belt-and-road-initiative-and-aviation-427350> (дата обращения: 17.01.2021).
96. Construction launched for railroad bridge to deliver cargo to Amur GPP [Electronic resource] // «Gazprom export consortium». URL: <https://www.gazprom.com/about/subsidiaries/news/2017/february/article304000/> (accessed: 21.04.2021).
97. COVID – 19 Impact on Railway Infrastructure Maintenance Market Share, Growth, Evolving Trend and Top Key Companies (China Railway Corporation, Network Rail, Deutsche Bahn AG, Russian Railways, and SNCF) [Electronic resource] // The Daily Chronicle. 18.09.2020. URL: <https://thedailychronicle.in/news/1445902/covid-19-impact-on-railway-infrastructure-maintenance-market-share-growth-evolving-trend-and-top-key-companies-china-railway-corporation-network-rail-deutsche-bahn-ag-russian-railways/> (accessed: 17.03.2021).
98. CR929: дальнемагистральные перспективы [Электронный ресурс] // Корпорация РОСТЕХ. 11.02.2020. URL: <https://rostec.ru/news/cr929-dalnemagistralnye-perspektivy/> (дата обращения: 14.03.2021).
99. First PE fund for Green Silk Road launched in Beijing // China.org. 09.03.2015. URL: http://www.china.org.cn/environment/2015-03/09/content_34997671.htm (accessed: 17.03.2021).

100. Green Belt and Road Strategy [Electronic resource] // the United Nations. 14.03.2018. URL: <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/25178/UN%20Environment%20Belt%20and%20Road%20Strategy%20final.pdf?sequence=38&isAllowed=y> (accessed: 13.02.2021).
101. ICAO подчеркнула роль авиации в проекте «Один пояс – один путь» [Electronic resource] // Содружество авиационных экспертов «Aviation Explorer». 22.05.2017. URL: <https://www.aex.ru/news/2017/5/22/169836/> (дата обращения: 15.02.2021).
102. Premier Li Keqiang Meets the Press: Full Transcript of Questions and Answers [Electronic resource] // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 12.03.2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1860396.shtml (accessed: 14.03.2021).
103. President Xi Jinping Speaks with Russian President Vladimir Putin on the Phone [Electronic resource] // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 16.04.2020. URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1770809.shtml (accessed: 16.01.2021)
104. Putin receives honorary doctorate from Tsinghua University [Electronic resource] // Ruptly. 26.04.2019. URL: <https://www.ruptly.tv/en/videos/20190426-022-Kitay-Putin-stal-pochetnym-doktorom-kitayskogo-universiteta-Tsinhua> (accessed: 17.02.2021)
105. Putin stands by China, criticizes U.S., in trade, Huawei disputes [Electronic resource] // Reuters. 07.06.2019. URL: <https://www.reuters.com/article/us-russia-forum-putin-idUSKCN1T819W> (accessed: 10.04.2021).
106. Recent advances of rhenium separation and enrichment in China: Industrial processes and laboratory trials [Electronic resource] // Chinese Chemical Letters.

- 02.03.2018. URL: <http://html.rhhz.net/zghxkb/20180302.htm> (accessed: 27.03.2021).
107. Russia deepens China ties with expanded energy exports [Electronic resource] // Nikkei Asia Newspaper. 06.01.2021. URL: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Russia-deepens-China-ties-with-expanded-energy-exports> (accessed: 28.03.2021).
108. Saudi Arabia pips Russia to be China's biggest oil supplier in 2020 [Electronic resource] // Reuters. 20.01.2021. URL: <https://www.reuters.com/article/china-economy-trade-oil-int-idUSKBN29P0ZG> (accessed: 23.03.2021).
109. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road [Electronic resource] // National Development and Reform Commission (NDRC). 02.01.2015. URL: <https://fmp.msu.ru/anthology/countries/item/1768-vision-and-actions-on-jointly-building-silk-road-economic-belt-and-21st-century-maritime-silk-road> (accessed: 13.02.2021).
110. Xi Jinping's Visit to Russia Accents Ties in Face of Tensions with U.S. [Electronic resource] // The New York Times. 05.06.2019. URL: <https://www.nytimes.com/2019/06/05/world/europe/xi-jinping-china-russia.html> (accessed: 10.03.2021).
111. 习近平“一带一路”构想战略意义深远 (Си Цзиньпин: проект «Один пояс, один путь» имеет большое стратегическое значение) [Electronic resource] // CRI.Online. URL: <http://news.cri.cn/gb/42071/2014/10/10/882s4720906.htm> (дата обращения: 15.05.2021).

Литература

1. Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-

- членов ЕАЭС» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. 13.12.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/риложение%205%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf> (дата обращения: 17.01.2021).
2. Бабонов Ю. Проекты Общества российско-китайской дружбы, сопряженные с китайской инициативой «Пояс и путь» [Электронный ресурс] // Ведомости. 22.05.2018. URL: <https://vedomosti.ru/events/economforum18/materials-PRC> (дата обращения: 28.04.2021)
 3. Белослудцева Т. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество или соперничество [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 25.11.2020. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/tatiana-belosludtseva/35323/?sphrase_id=79133066 (дата обращения: 05.01.2021).
 4. Беляев М. «Один пояс — один путь»: перспективы сопряжения ЕАЭС с главным проектом КНР [Электронный ресурс] // Российский институт стратегических исследований. 17.11.2020. URL: <https://riss.ru/article/16040/> (дата обращения: 15.02.2021).
 5. Бжезинский З. Большая шахматная доска: превосходство Америки и его геостратегические императивы. - Базовые книги – 2016 – С 215–221.
 6. Борисов М. Энергетическая составляющая инициативы «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс] // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. №2 – С. 435–458.
 7. Бочков Д. Индия и Китай: 2 месяца после Доклада, что дальше? [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 08.12.2017. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/danil-bochkov/33943/?sphrase_id=61040740 (дата обращения: 08.01.2021).

8. Габуев А. Ложное множество [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 07.06.2019. URL: <https://carnegie.ru/2019/06/07/ru-pub-79287> (дата обращения: 13.02.2021)
9. Габуев И. Экстренное сближение. Как пандемия усилит зависимость России от Китая [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 27.04.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81633> (дата обращения: 29.04.2021).
10. Гао Ц. Сотрудничество в рамках «Одного пояса, одного союза» в научно-технической и инновационной сфере: возможности и вызовы [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 15.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-v-ramkakh-odnogo-poyasa-odnogo-soyuza-v-nauchno-tekhnicheskoj-i-innovatsionnoj-sfere/?sphrase_id=53888854 (дата обращения: 10.10.2020).
11. Гемуева К. Реалии экономического сотрудничества России и Китая — основания для оптимизма? [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 28.12.2017. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/?sphrase_id=53865077 (дата обращения: 18.04.2021).
12. Дагаева А. На санкционном топливе. Смогут ли Россия и Китай запустить совместный авиалайнер [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 19.03.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/84108> (дата обращения: 21.03.2021).
13. Дорж Т., Даваасурэн А. Роль центрального транспортного коридора Монголии в развитии экономического коридора трех стран // Евроазиатское сотрудничество: гуманитарные аспекты. 2017. №1. С. 17–22.

14. Зуенко Е. Инвестбитвы на Дальнем Востоке. Что происходит с китайскими и другими инвестициями в регионе [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 10.03.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81181> (дата обращения: 16.04.2021)
15. Зуенко Е. Новогодний скачок цен. Кто будет платить за транспортный коллапс в Китае [Электронный ресурс] // Московский Центр Карнеги. 24.12.2020. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83426> (дата обращения: 14.04.2020).
16. Зуенко И. Придут ли китайские инвестиции в порты Дальнего Востока [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 29.06.2017. URL: <https://carnegie.ru/commentary/71383> (дата обращения: 21.01.2021)
17. Каплан Р. География китайской мощи [Электронный ресурс] // Россия в глобальной политике. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Geografiya-kitaiskoi-moschi-100759> (дата обращения: 01.04.2021)
18. Карнеев А. Значение и смысл формулы российско-китайского стратегического сотрудничества «в новую эпоху» [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 11.02.2021. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/znachenie-i-smysl-formuly-rossiysko-kitayskogo-strategicheskogo-sotrudnichestva-v-novuyu-epokhu/?sphrase_id=79133066 (дата обращения: 17.02.2021)
19. Кашин В. Взяли под козырек. Как китайская армия становится опорой власти Си Цзиньпина [Электронный ресурс] // Carnegie endowment for international peace. 14.11.2017. URL: <https://carnegie.ru/commentary/74719> (дата обращения: 15.01.2021).
20. Кашин В. Новый курс: некоторые выводы из выступления Си Цзиньпина [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 24.10.2017. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/novyy-kurs-nekotorye-vyvody-iz-vystupleniya-si-tszinpinga/?sphrase_id=53891100 (дата обращения: 13.02.2021).

21. Кендердайн Т. Коронавирус заставит Китай снизить инвестиции в «Пояс и путь» – эксперт [Электронный ресурс] // Аналитический центр «Евразия-Эксперт». 10.11.2020. URL: https://eurasia.expert/koronavirus-zastavit-kitay-snizit-investitsii-v-poyas-i-put-ekspert/?sphrase_id=25073 (дата обращения: 17.04.2021).
22. Коллективная монография «Асимметрии региональных интеграционных проектов XXI века» / науч. ред. Михайленко В. И. Екатеринбург: 2018, 269 с.
23. Кортуннов А. Стратегическое взаимодействие России и Китая: значимость и сущность [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 28.03.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/papers/Russia-China-Strategic-PolicyBrief28.pdf> (дата обращения: 28.03.2021).
24. Куприянов А. Свежий ветер в парусах глобализации [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 05.05.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/svezhiy-veter-v-parusakh-globalizatsii/?sphrase_id=61042085 (дата обращения: 17.05.2021)
25. Лексютина Я. Форум высокого уровня: пояс и путь китаецентричного мира [Электронный ресурс] // Дискуссионный клуб «Валдай». 24.04.2019. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/forum-vysokogo-urovnya/> (дата обращения: 17.05.2021)
26. Лузянин С. Российско-китайский диалог: модель 2020 [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 07.07.2020. URL: https://russiancouncil.ru/activity/publications/rossiysko-kitayskiy-dialog-model-2020/?sphrase_id=53890665 (дата обращения: 17.02.2021).
27. Лукин С. Якунин В. Пути и пояса Евразии: национальные и международные проекты развития на евразийском пространстве и перспективы их сопряжения. – М.: Из-во «Весь мир» – 2019 – 420 с.

28. Луконин С. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России [Электронный ресурс] // Международная торговля и торговая политика. – 2015. – № 4 – С. 18–29.
29. Лукьянов Ф. Геополитика по Станиславскому // Совет по внешней и оборонной политике. 19.10.2017. URL: <http://svop.ru/main/25121/> (дата обращения: 15.05.2021).
30. Лукьянов Ф. Многовекторность закончилась [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 13.09.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/mnogovektornost-zakonchilas/?sphrase_id=53890473 (дата обращения: 14.03.2021)
31. Маркузе Г. Одномерный человек. – 1994. – 300 с.
32. Матвеев И. Энергетическая политика ЕАЭС в ракурсе ЭПШП // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. - №3. – С. 11–33.
33. Матвеев И. Энергетический трек сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути» // Бурение и нефть. – 2017. – №. 5. – С. 8–19.
34. Мещерягина О. Россия построит свой участок автотрассы «Европа — Западный Китай» к 2024 году [Электронный ресурс] // Журнал «Эксперт». 10.07.2020. URL: <https://expert.ru/2020/07/10/klyuchevoe-zveno-rossijskij-uchastok-trassyi-evropa---zapadnyij-kitaj-budet-postroen-k-2024-godu/> (дата обращения: 13.02.2021).
35. Обухов А., Головкин Н. Реконструкция миросистемного подхода в контексте интеграционных процессов современной Евразии // Science for Education Today. – 2018. – №2 - С. 173–178.
36. Окунев И. Запад/неЗапад: кривое зеркало мировой политики [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 21.03.2019. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/zapad-nezapad-krivoe-zerkalo-mirovoy-politiki/?sphrase_id=61042201 (дата обращения: 17.01.2021).

37. Островский А. Каменнов Б. и др. Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / Островский А, Каменнов Б. – М.: ИДВ РАН – 2020. — 344 с.
38. Панова В. Прыжок азиатских тигров в пространство мегарегионов [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 08.12.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/pryzhok-aziatskikh-tigrov-v-prostranstvo-megaregionov/?sphrase_id=75398193 (дата обращения: 13.01.2021).
39. Савкович Е., Маркова Д. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Известия Уральского федерального университета. Сер. 3, Общественные науки. – 2018. – №. 2 – С. 18–27.
40. Санакоев С. Россия и Китай: дипломатия стратегического партнёрства в новую эпоху [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 21.03.2021. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-kitay-diplomatiya-strategicheskogo-partnyerstva-v-novuyu-epokhu/?sphrase_id=75742131 (дата обращения: 16.04.2021).
41. Сафронова Е. Стратегия "Один пояс, один путь" как носитель "мягкой силы" Китая [Электронный ресурс] // Новый Шелковый путь и его значение для России. - М.: ДеЛи плюс, 2016. С.84-108.
42. Сидорович В. 14-й пятилетний план развития КНР (2021-2025). Основное в области энергетики и климата [Электронный ресурс] // Аналитическое агентство «Renen». 09.03.2021. URL: <https://renen.ru/14-j-pyatiletnij-plan-razvitiya-knr-2020-2025-osnovnoe-v-oblasti-energetiki-i-klimata/> (дата обращения: 17.03.2021).
43. Сунь Ч. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 18.09.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po->

- sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/?sphrase_id=53888854 (дата обращения: 17.05.2021).
44. Тренин Д. Крупные, но уже не главные. Как России и Европе адаптироваться к противостоянию США и Китая [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 20.11.2019. URL: <https://carnegie.ru/commentary/80191> (дата обращения: 17.02.2021)
45. Тренин Д. Союзническая политика России: что делать и что менять? [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 27.08.2020. URL: <https://carnegie.ru/2020/08/27/ru-pub-82588> (дата обращения: 15.02.2021)
46. Тренин Д., Шаолэй Ф., Хэн Ц. Развитие Дальнего Востока и китайско-российские отношения: новое видение и новые подходы [Электронный ресурс] // Дискуссионный клуб «Валдай». 03.09.2019. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/valdai-papers/valdayskaya-zapiska-107/> (дата обращения: 10.04.2021).
47. Фененко А. «Черные лебеди» глобализации [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 13.04.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/chernye-lebedi-globalizatsii/> (дата обращения: 12.03.2021).
48. Ханов М. "Сила Сибири — 2". Зачем России дорогостоящий проект на фоне падения газовых цен [Электронный ресурс] // ИТАР-ТАСС. 08.09.2020. URL: <https://tass.ru/opinions/9397395> (дата обращения: 13.04.2020).
49. Чжу Ю. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество // Проблемы Дальнего Востока. – 2019. – №. 2. – С. 100–106.
50. Чоу Э. Братья не навек. Почему нефть и газ не только сближают, но и отдаляют Россию и Китай [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 29.01.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83749> (дата обращения: 18.04.2021)

51. Шаолей Ф, Хэн Ц. Развитие Дальнего Востока и китайско-российские отношения: новое видение и новые подходы [Электронный ресурс] // Россия в глобальной политике. 30.09.2019. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/razvitie-dalnego-vostoka-i-kitajsko-rossijskie-otnosheniya-novoe-videnie-i-novye-podhody/> (дата обращения: 20.03.2021).
52. Шимпберг А. Модернизация арктических аэропортов России – необходимое условие развития регионов Арктики [Электронный ресурс] // Проектный офис развития Арктики. 13.06.2020. URL: <https://goarctic.ru/work/modernizatsiya-arkticheskikh-aeroportov-rossii-neobkhodimoe-uslovie-razvitiya-regionov-arktiki/> (дата обращения: 17.03.2021).
53. Школяр Н. Экономическая дипломатия: между протекционизмом и свободной торговлей [Электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 08.10.2020. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskaya-diplomatiya-mezhdu-proteksionizmom-i-svobodnoy-torgovley/?sphrase_id=61040144 (дата обращения: 13.02.2021).
54. Akhter M. Geopolitics of the belt and road: Space, state, and capital in China and Pakistan // *Logistical Asia*. – Palgrave Macmillan, Singapore, 2018. – pp. 221-241.
55. Baruah D. India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia [Electronic resource] // Carnegie Endowment for International Peace. 10.05.2018. URL: https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf (accessed: 17.02.2021).
56. Bery S. Toward a smart Indian response to China [Electronic resource] // Bruegel. 23.06.2020. URL: <https://www.bruegel.org/2020/06/toward-a-smart-indian-response-to-china/> (дата обращения: 25.03.2021).

57. Brannen S. Four Scenarios for Geopolitical Order in 2025-2030: What Will Great Power Competition Look Like? [Electronic resource] // Center for Strategic and International Studies. 16.09.2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/four-scenarios-geopolitical-order-2025-2030-what-will-great-power-competition-look> (accessed: 10.04.2021).
58. Buzan B., Wæver O. Macrosecuritisation and security constellations: reconsidering scale in securitisation theory // Review of international studies. – 2009. – pp. 253-276.
59. Bzezinski Z. Great chessboard. Domination of America and its geostrategic imperatives // NY: International relations. – 1999. – 256 P.
60. Cai P. Understanding China's Belt and Road initiative [Electronic resource] // The Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation. 16.03.2020. URL: <http://caitec.org.cn/article/research/dandc/2021010/2203.html> (accessed: 17.03.2021).
61. Chatzky A. McBride J. China's Massive Belt and Road Initiative [Electronic resource] // Council on foreign relations. 28.01.2020. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (accessed: 27.01.2021).
62. China Enters the Arctic Digitization Race [Electronic resource] // National interest. 17.01.2021. URL: <https://nationalinterest.org/feature/china-enters-arctic-digitization-race-176541> (accessed: 13.02.2021).
63. Cong W. With China-Russia ties at 'best in history,' trade still needs a boost to ensure security [Electronic resource] // The Global Times. 23.03.2021. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219223.shtml> (accessed: 16.04.2021).
64. Dorf P. Assessing China's Digital Silk Road Initiative [Electronic resource] // Council on Foreign Relations. 08.05.2020. URL: <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/> (accessed: 21.02.2021).
65. Feng Y., Gabuev A., Haenle P, Ma B, Trenin D. The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and Beijing [Electronic resource] // Carnegie-

- Tsinghua Center for global policy. 08.04.2019. URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774> (accessed: 17.02.2021).
66. Fisher E. Data Hunting in Subzero Temperatures: The Arctic as a New Frontier in Beijing's Push for Digital Connectivity [Electronic resource] // The Arctic Institute: Center for Circumpolar and Security Studies. 04.08.2020. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/data-hunting-subzero-temperatures-arctic-new-frontier-beijing-push-digital-connectivity/> (accessed: 25.01.2021).
67. Gabuev A. As Russia and China Draw Closer, Europe Watches With Foreboding [Electronic resource] // Carnegie Endowment for International Peace. 19.03.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/84135> (accessed: 25.04.2021)
68. Glantz M. China's long march toward 2049 [Electronic resource] // Foreign Affairs. 20.03.2020. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2020-03-20/china-belt-and-road> (accessed: 13.02.2021).
69. Hillman J. China and Russia: Economic Unequals [Electronic resource] // Center for strategic and international studies. 15.07.2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/china-and-russia-economic-unequals> (accessed: 10.04.2021).
70. Hong Y. Regional Connection under the Belt and Road Initiative. – Foreign Affairs – №3 – 2019. – P. 18-31.
71. Juris F. Handing over Infrastructure for China's Strategic Objectives: 'Arctic Connect' and the Digital Silk Road in the Arctic [Electronic resource] // International Center for Defense and Security. 12.05.2020. URL: <https://icds.ee/en/handing-over-infrastructure-for-chinas-strategic-objectives-arctic-connect-and-the-digital-silk-road-in-the-arctic/> (accessed: 13.01.2021).
72. Kapoor N. Russia-China relations in the Russian Far East [Electronic resource] // Observer Research Foundation. 16.07.2020. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/russia-china-relations-russian-far-east/> (accessed: 25.02.2021).

73. Kennedy S. Building China's "One Belt, One Road" [Electronic resource] // Center for Strategic and International Studies. 03.04.2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/building-china%E2%80%99s-%E2%80%9Cone-belt-one-road%E2%80%9D> (accessed: 10.04.2021).
74. Laruelle M. (ed.). China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. – George Washington University, Central Asia Program, 2018. – pp. 417 - 420.
75. Lim T. et al. China's one belt one road initiative. – World Scientific, 2018 – 322 P.
76. Mearsheimer J. J. et al. The tragedy of great power politics. – WW Norton & Company, 2001. – 420 P.
77. Michelson M. «Normalising» the «New Normal» in China [Electronic resource] // Public Affairs Asia. 07.10.2020. URL: <https://publicaffairsasia.com/normalising-the-new-normal-in-china/> (accessed: 14.04.2021).
78. Na-Xi L., Meng-Fang H., Shan-Bing L. How the Belt and Road Initiative Can Help Strengthen the Role of the SCO and Deepen China's Cooperation with Russia and the Countries of Central Asia // India Quarterly. – 2019. – №. 1. – pp. 56–68.
79. Ohashi H. The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening-up policy // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2019. – P. 1-19.
80. Perera A. Ferchen M. Why Unsustainable Chinese Infrastructure Deals Are a Two-Way Street [Electronic resource] // Carnegie-Tsinghua Center for global policy. 23.07.2019. URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/07/23/why-unsustainable-chinese-infrastructure-deals-are-two-way-street-pub-79548> (accessed: 19.02.2021).
81. Russia loosens Its Belt [Electronic resource] // Foreign Policy. 16.07.2020. URL: <https://foreignpolicy.com/2020/07/16/russia-china-belt-and-road-initiative/> (accessed: 13.02.2021).

82. Shakh A. COVID-19: Trouble on the China-Russia Border [Electronic resource] // The Diplomat. 05.05.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/05/covid-19-trouble-on-the-china-russia-border/> (accessed: 10.05.2021).
83. Shakh A. Russia loosens Its Belt [Electronic resource] // Foreign Policy. 16.07.2020. URL: <https://foreignpolicy.com/2020/07/16/russia-china-belt-and-road-initiative/> (accessed: 17.01.2021).
84. Shepard W. The Western Europe-Western China Expressway To Connect The Yellow Sea With The Baltic [Electronic resource] // Forbes. 10.07.2016. URL: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/07/10/the-western-europe-western-china-expressway-to-connect-the-yellow-sea-with-the-baltic/?sh=7d5609ac6c95> (дата обращения: 13.04.2021).
85. Spivak V. How Putin Plans to Cash In on The One Belt One Road Initiative // Carnegie Endowment for International Peace. 16.05.2017. URL: <https://carnegie.ru/2017/05/16/how-putin-plans-to-cash-in-on-one-belt-one-road-initiative-pub-69998> (accessed: 13.02.2021).
86. Stone I. Why does everyone assume that Russia and China are friends? [Electronic resource] // The Washington Post. 27.03.2021. URL: <https://www.washingtonpost.com/opinions/2021/05/26/why-does-everyone-assume-that-russia-china-are-friends/> (accessed: 15.05.2021).
87. Stronski P. Cooperation and competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic [Electronic resource] // Carnegie Endowment. 10.02.2018. URL: https://carnegieendowment.org/files/CP_331_Stronski_Ng_Final.pdf (accessed: 10.03.2021).
88. Tonchev P. The Belt and Road After COVID-19 [Electronic resource] // The Diplomat. 07.04.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/> (accessed: 16.04.2021).

89. Tower J., Staats J. China's Belt and Road: Progress on 'Open, Green and Clean?' [Electronic resource] // United States Institute of Peace. 29.04.2020. URL: <https://www.usip.org/publications/2020/04/chinas-belt-and-road-progress-open-green-and-clean> (accessed: 20.03.2021)
90. Wall J. China's 'debt-trap diplomacy' is about to challenge Papua New Guinea—and Australia [Electronic resource] // The Strategist. 08.09.2020. URL: <https://www.aspistrategist.org.au/chinas-debt-trap-diplomacy-is-about-to-challenge-papua-new-guinea-and-australia/> (accessed: 13.03.2021).
91. Wallerstein I. M. World-systems analysis: A brief introduction to new paradigm. – Duke University Press - 2004. - 250 P.
92. Wu A., Hong K., Chung K. The impact of COVID-19 on Belt and Road Initiative infrastructure and construction projects [Electronic resource] // Norton Rose Fulbright. 05.06.2020. URL: <https://www.nortonrosefulbright.com/en-ca/knowledge/publications/1785d344/the-impact-of-covid19-on-belt-and-road-initiative-infrastructure-and> (accessed: 12.03.2021).
93. Yujun F., Gabuev A., Haenle P., Ma B., Trenin D. The Belt and Road Initiative: Views from Washington, Moscow, and Beijing [Electronic resource] // Carnegie-Tsinghua Center for global policy. 08.04.2019 URL: <https://carnegietsinghua.org/2019/04/08/belt-and-road-initiative-views-from-washington-moscow-and-beijing-pub-78774> (accessed: 17.03.2021).
94. Zhang B. One belt, one Road, one big competition [Electronic resource] // The Diplomat. 15.12.2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition/> (accessed: 17.03.2021)
95. Zhang H. Impact of a novel coronavirus epidemic on global development governance (新冠疫情对全球发展治理的影响) [Electronic resource] // Shanghai Institute for International Studies (SIIS). 30.06.2020. URL: <http://www.siis.org.cn/Research/Info/5061> (accessed: 30.01.2021).

ПРИЛОЖЕНИЕ

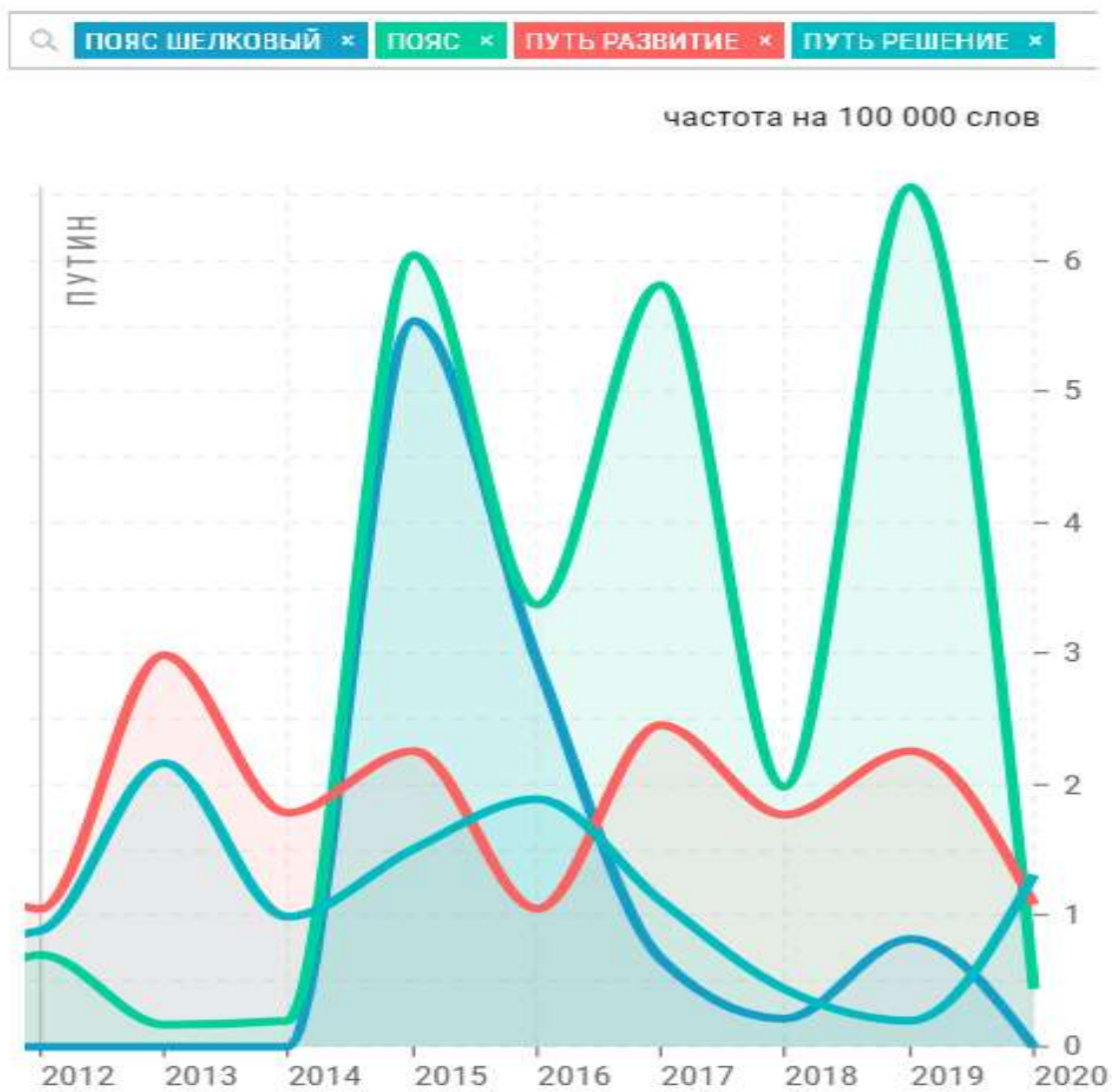


Рисунок 1. Частота упоминаний проекта «Один пояс, один путь» в выступлениях президента РФ В.В. Путина. Источник: Слова Президента. Decoder. URL: <https://putin.dekoder.org/slova#q=%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%20%D1%88%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9%2C%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%2C%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C>



Рисунок 2. Динамика объема экспорта торфа в КНР (в тыс. кубометров в год). Составлено на основе отчетов Министерства коммерции Китайской Народной Республики. Источник: Министерство коммерции КНР²²³.



²²³ Ministry of Commerce People's Republic of China (中华人民共和国商务部) [Electronic resource]. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/> (accessed: 20.04.2021)

Рисунок 3. Товарооборот между РФ и КНР в млрд. долларов (2013 — I/II 2021)²²⁴. Источник: General Administration of Customs of the People's Republic of China (中华人民共和国海关总署) [Electronic resource]. URL: <http://dzs.customs.gov.cn/> (accessed: 17.03.2021).

²²⁴ Составлено на основе отчетов Главного таможенного управления КНР за 2013 – 2020 гг. См.: General Administration of Customs of the People's Republic of China (中华人民共和国海关总署) [Electronic resource]. URL: <http://dzs.customs.gov.cn/> (accessed: 17.03.2021)