

ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИКА

ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКИЕ ИТОГИ ПЕРВОГО ЭТАПА РЕАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» НА ПРОСТРАНСТВЕ ЕВРАЗИИ

© 2020 Ю. КУЛИНЦЕВ

DOI: 10.31857/S032150750009541-7

КУЛИНЦЕВ Юрий Викторович, н.с., Центр изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и Шанхайской организации сотрудничества, Институт Дальнего Востока РАН (kulintsev.y@ifes-ras.ru)

Резюме. В статье рассматриваются результаты китайской инициативы «Один пояс, один путь» с точки зрения их влияния на развитие международных отношений в Евразии в период с 2013 по 2019 гг. Анализируя основные принципы реализации инициативы ОПОП, автор предпринимает попытку определить ее первичные внешнеполитические итоги. Отмечается, что в глобальном масштабе инициатива «Один пояс, один путь» означает начало нового финансового миропорядка. Особое внимание уделяется изучению содержания сотрудничества Китая с Россией и со странами ЦА, а также пересекающимися сферам взаимных интересов.

Ключевые слова: Китай, инициатива «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути, ЕАЭС, международные отношения

FIRST FOREIGN POLICY OUTCOMES OF IMPLEMENTING THE CHINESE BELT AND ROAD INITIATIVE IN EURASIA

Yury V. KULINTSEV, Research Fellow, North-East Asia Strategic Issues and Shanghai Cooperation Organization Center, Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences (kulintsev.y@ifes-ras.ru)

Abstract. The article poses the question of how beneficial the Chinese strategic Belt and Road Initiative appears to be in the first run during 2013-2019. Drawing on the general description of the Initiative's core principles and components, the author then makes an attempt to emphasize advantages and drawbacks of its potential implementation with a special focus on interrelations between China and proposed partners to the BRI. Central Asia and Russia are, thus, put under the microscope as the neighboring states having no other way but to interact with China as the unequivocal rising economic and geopolitical power. The author examines overlapping spheres of interest for China and these countries to shed a light on future perspectives of proclaimed "equal cooperation for all". The model of the Chinese behavior and the country's capacity for dialog are considered through the lens of the "EAEU-Silk Road" integration project.

The end of the first stage of the BRI is characterized by the International Forum of High Level on Belt and Road Initiative held in Beijing in 2017. The Chinese government has referred to it as to the one of the main international events of the years. The fact that the BRI has the solid cultural and civilization basis has become the key specialty of the initiative. The prompt about the historical role of the participant countries in the development of the Ancient Silk Road becomes the powerful factor for the consolidation of states with such different level of economic potentials and political systems such as Central Asian countries, China and Pakistan. With this regard Beijing stands not only as an economic, but also as an «ideological» leader who offers his own decision to solve regional problems.

Keywords: China, Belt and Road Initiative, Silk Road Economic Belt, EAEU, international relations

Сразу же после официального выдвижения инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» в 2013 г., китайский проект привлек повышенное внимание международного сообщества, которое было обусловлено активизацией внешней политики Китая и изменением его политической роли на глобальной арене. Постепенному росту значимости азиатского гиганта способствовали высокие темпы экономического роста и изменение геополитической конъюнктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И КОНЦЕПТУАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ИНИЦИАТИВЫ

Приход к власти нового поколения китайских лидеров во главе с Си Цзиньпином совпал с рядом вызовов, связанных с общим замедлением роста мировой экономики, возрастающей конкуренцией мировых держав в Азии и ухудшением внешнеполитических отношений КНР с рядом соседних стран. Выход Китая на лидирующие позиции в международных торгово-экономических отно-

шениях естественным образом привел к росту зависимости Пекина от импорта энергоносителей и от маршрутов морской торговли. В условиях усложнения характера многосторонних международных отношений, характеризующихся наличием большого числа факторов неопределенности, Пекин искал адекватную реакцию на новые вызовы экономической и внешнеполитической стабильности Китая как растущей державы.

Известный китаевед, д.и.н., профессор С.Г.Лузянин отмечал, что Китай рассматривает Евразийское пространство значительно шире в экономическом и интеграционном плане, чем остальные региональные участники. Новая китайская инициатива, фактически, предлагает мегапроект экономического соразвития от Восточной Азии до Европы, где Пекин выступает в качестве геополитического архитектора. Причем, в данном случае, речь идет о не создании некоей евразийской зоны свободной торговли, а, скорее, о развитии экономик, транспортных и инфраструктурных проектов при помощи КНР в Евразии [1].

В сентябре 2013 г. во время рабочей поездки по центрально-азиатским странам председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу о совместном строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» [2], месяцем позже, в ходе своего визита в Индонезию, - инициативу «Морского Шелкового пути XXI века». Тогда же впервые была обнародована и идея создания Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) [3]. Обе инициативы вызвали неоднозначные толкования в политических и научных кругах. Проработка проектов на экспертном уровне заняла более полутора лет, в ходе которых они постепенно стали обретать конкретные формы.

Первый официальный документ, в котором были четко сформулированы принципы, структура, приоритетные направления и механизмы сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), был выпущен в марте 2015 г. в ходе Боаоского азиатского форума. Обнародованный документ получил название «Видение и действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века» [4].

Заявленная цель этого крупномасштабного проекта - создание новых механизмов экономического развития, которые будут способствовать более эффективному распределению ресурсов в регионе и укреплению рыночной интеграции между государствами Азии, Европы и Африки. Планируемые к реализации инфраструктурные проекты в рамках нескольких экономических коридоров должны объединить более 65 стран вдоль маршрута древнего Шелкового пути.

Важность опубликованного документа заключается в определении 5 основных компонентов со-

трудничества, на развитие которых ориентирована инициатива «Один пояс, один путь».

Среди них выделяется *координация политических усилий*, которая подразумевает постоянный обмен мнениями по различным вопросам стратегии экономического развития для выработки мер и программ по экономической интеграции. Главная задача - «открыть зеленый свет» на политическом и юридическом уровнях для слияния региональных экономик, упрощения таможенных, визовых и иных процедур для облегчения деятельности предпринимателей (как государств региона, так и китайских) и расширения масштабов сотрудничества.

Второй компонент - *развитие инфраструктурной взаимосвязанности* - включает в себя строительство единой транспортной инфраструктуры от Тихого океана до Балтийского моря. Китай готов принимать участие в создании транснациональной транспортной инфраструктуры, формировать транспортную сеть, охватывающую Центральную, Восточную, Западную и Южную Азию.

Третий компонент - *стимулирование свободной торговли* - направлен на расширение торговых связей с ликвидацией различных мешающих им бюрократических и юридических барьеров, повышением скорости доставки товаров и созданием соответствующей системы логистики.

Четвертый - *повышение финансовой интеграции* - означает усиление валютных потоков. В настоящее время Китай успешно торгует с рядом стран (в т.ч. с Россией), рассчитываясь не долларами, а национальной валютой. Такую практику планируется использовать и с Казахстаном, и государствами Средней Азии, что должно снизить денежные издержки, защитить финансовую систему от рисков, а также повысить международную конкурентоспособность экономики.

И наконец, пятый компонент - *активизация контактов между людьми* - служит цели дальнейшего укрепления связей между народами. Региональное сотрудничество должно получить поддержку народов всех государств, что позволит заложить социальную базу для развития регионального сотрудничества. Расширение контактов в научно-технической, образовательной и гуманитарной сферах - одно из направлений сотрудничества, чем решается задача выхода китайской культуры за пределы Китая и роста значимости «мягкой силы» во внешней политике его нового руководства.

Конкретные меры по реализации проектов будут включать в себя несколько взаимосвязанных шагов. В одной только сфере инфраструктурного строительства, к которой относятся создание автомобильных и железных дорог, прокладка нефтепроводов и линий электропередач, сооружение мостов и портов, зарождаются огромные финан-

совые возможности. Разработчики концепции попытались в едином документе представить подробный план действий практически по всем аспектам экономического взаимодействия. Механизмы сотрудничества предполагают многоуровневые платформы и многосторонние консультации, подписание меморандумов о взаимопонимании, выработку совместных дорожных карт и запуск двусторонних пилотных проектов. Также предлагается в полной мере задействовать потенциал уже имеющихся двусторонних механизмов взаимодействия - объединенных комитетов, совместных комиссий и координационных групп, созданных с участием Китая и других государств, прежде всего - соседних стран.

Для усиления коммуникационной составляющей сотрудничества и привлечения новых стран предусматривается использование возможностей существующих международных площадок - ШОС, АСЕАН плюс Китай (10+1), АТЭС, Форума «Азия - Европа», Азиатского диалога по сотрудничеству, СВМДА, ЦАРЭС.

Конструктивная роль в развитии инициативы отводится также международным выставкам и форумам на региональном и субрегиональном уровнях. В частности, инициатива «Пояса и Пути» являлась практически обязательным вопросом для обсуждения на политологических конференциях и экономических форумах в Китае и за его пределами. На международном уровне пути реализации китайской идеи рассматривались на форумах - в Стамбуле (декабрь 2014 г.) и в Мадриде (октябре 2015 г.) [6].

Кроме того, в России с 2015 г. проводится международная конференция «Россия и Китай: сотрудничество в новую эпоху», организаторами которой выступают Российский совет по международным делам (РСМД) и Китайская академия общественных наук (КАОН). На повестку форума выносятся актуальные вопросы сотрудничества Москвы и Пекина, в т.ч. влияние односторонних санкций и торговых войн на развитие ситуации в Евразии, а также значение гуманитарных контактов и сопряжение Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы «Один пояс, один путь» [7].

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ И РИСКИ КИТАЙСКОГО МЕГАПРОЕКТА

Выдвинутая Китаем инициатива - попытка поиска новой модели международного взаимодействия, призванной дать положительный импульс мировому развитию, а также способствовать поддержанию всеобщего мира на планете.

Китай не претендует на экономическую гегемонию и не заявляет о своей исключительности. Теоретические основы, на которых базируются главные положения концепции, согласуются с ос-

новными целями Устава ООН и «пятью принципами мирного сосуществования» [8]. Проект полностью открыт для участия всех членов международного сообщества и не ограничивается территорией, исторически относящейся к древнему Шелковому пути [9].

Анализ предложенного варианта действий по совместному строительству «Пояса и Пути» показывает, что от реализации проекта Китай ожидает расширения масштабов своей открытости внешнему миру и укрепления взаимовыгодного сотрудничества со странами-участниками. Не менее важную роль в проекте играет и реализация геополитических целей КНР, а именно - расширение взятых Пекином на себя политических обязательств и международной ответственности в соответствии со своими экономическими способностями.

Вместе с тем, необходимо осознавать наличие для России определенных вызовов и рисков, возникающих в ходе совместной реализации инициативы. Развитие транспортных магистралей и создание высокоскоростного транспортного коридора для транзита китайских грузов в Европу может привести к снижению загруженности российского Транссиба и БАМа, а фокус на развитии сырьевых проектов может стать причиной полной экономической зависимости других участников кооперации от более сильного в финансовом плане партнера.

Большим вызовом для Китая на пути практической реализации инициативы «Один пояс, один путь» является выстраивание геополитических отношений с центрально-азиатскими странами и Россией.

Центральная Азия очень непростой регион, здесь переплетаются интересы и сталкиваются противоречия не только России, США, Европы, Китая, Индии, Ирана и Турции, но и отношения между самими государствами региона оставляют желать лучшего. А потому для Китая, как инициатора нового интеграционного проекта, необходимо будет приложить определенные усилия, направленные если не на устранение (что видимо, невозможно), то, хотя бы, сглаживание этих противоречий.

Что касается КНР, определенный риск для него имеют культурные и ментальные различия со странами-участницами проекта, особенно с учетом того, что общее число стран достигает нескольких десятков. Единственным консолидирующим фактором, способным объединить столь различные страны, выступают возможности Китая по кредитованию экономик государств региона.

Одним из главных вызовов для России и государств региона является отсутствие наполнения ЭППП конкретными проектами. Согласованный в марте 2017 г. список инфраструктурных проек-

тов в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП до сих пор не опубликован в полном объеме. Известно лишь, что проекты касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов [10].

В итоге, остается не очень понятным, что же предполагает ЭПШП, кроме создания транспортно-логистической, торговой и финансовой инфраструктуры. Чтобы снять эти опасения, Пекину необходимо предложить конкретные прорывные проекты, такие, как, например, известная сеть газопроводов «Средняя Азия - Китай». Однако сделать это будет очень сложно, учитывая приоритетную ставку Пекина на сотрудничество в сырьевом секторе, предоставление льготных кредитов и поставку основного спектра продукции широкого потребления.

Кроме того, необходимо учитывать, что, помимо сотрудничества в энергетическом секторе и создания транспортных коридоров, Китай в последнее время начал активно скупать наиболее привлекательные активы за рубежом. Параллельно Пекин планирует перенести часть своих производств в соседние страны и уже превратился в основного кредитора целого ряда стран. Учитывая тактику КНР по экспорту своей рабочей силы на места реализации инфраструктурных проектов, представляется, что транспортные проекты смогут не только обеспечить Китаю контроль над перемещением товаров, услуг, капиталов, людей, но и значительно расширят его демографическое и, следовательно, геополитическое присутствие в той или иной стране.

Именно по этим причинам при реализации всех предлагаемых Китаем проектов, в первую очередь, необходим учет национальных интересов государств региона. По каждому из них должны быть проведены не только полноценное технико-экономическое обоснование (ТЭО), но и маркетинговые исследования, учитывающие потребности и возможности национальной экономики, а также те риски, которые могут возникнуть в процессе реализации проектов.

В Центральной Азии пересекаются интересы крупнейших мировых держав. Свои концепции развития региона предложили члены Евразийского экономического союза, Китай и США [11]. От того, какая из них будет реализована, зависит направление мирового экономического развития в ближайшем десятилетии.

Пока больше шансов на претворение в жизнь имеет инициатива Китая. Наиболее привлекательным структурным составляющим элементом китайского проекта является применение такого формата сотрудничества, при котором выиграют все участники. При этом Пекин готов давать гарантии многосторонней открытости, способствовать практическому взаимодействию во всех сфе-

рах и тем самым формировать «сообщество общей судьбы» [12].

Страны, расположенные в регионе «Пояса и Пути», обладают уникальными ресурсами, их экономические базы дополняют друг друга, и у подобного сотрудничества есть огромный потенциал для развития. Если говорить о России, то ей участие в проекте принесет развитие инфраструктуры, дальнейшую диверсификацию направлений поставок энергоносителей и укрепление инвестиционного сотрудничества с КНР. У стран Центральной Азии - большой транзитный потенциал. Так, Казахстан за счет своего географического расположения в центре Евразии может стать оптимальным наземным транспортным звеном в цепочке Европа - Россия - Китай. Узбекистан получает возможность стать крупным логистическим центром для грузопотоков из Туркмении, Афганистана, Ирана и получать доходы от транзита грузоперевозок. Пекин же сможет усилить свои позиции в Центральной Азии и замкнуть на себе грузопоток из Юго-Восточной Азии на Европу. Его дополнительное преимущество - значительные финансовые ресурсы.

Для финансирования региональных проектов Китай еще в 2013 г. выступил с инициативой создания Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) [13], и не случайно детали концепции «Пояса и пути» были опубликованы лишь за три дня до окончания срока подачи заявок на присоединение к этой финансовой организации.

Выдвинутое Китаем предложение о создании АБИИ и Фонда Шелкового пути уже стало приносить первые плоды. К АБИИ, уставной капитал которого составляет \$100 млрд, помимо азиатских стран, присоединился и ряд ведущих западноевропейских государств - Германия, Франция, Италия, Великобритания. Из \$40 млрд уставного капитала Фонда Шелкового пути \$10 млрд уже поступили на счет и будут направлены на реализацию инвестиционных проектов.

РЕЗУЛЬТАТЫ СОВМЕСТНЫХ УСИЛИЙ

К 2017 г. инициативу «Один пояс, один путь» поддержали более 100 стран и международных организаций. Меморандумы о взаимопонимании подписаны с более чем 40 странами и международными организациями [14]. В мае 2015 г. лидерами России и Китая было подписано Совместное заявление о сопряжении Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» [15]. В 2016 г. Казахстан договорился о сопряжении своей национальной программы развития «Светлый путь» («Нурлы Жол») с китайской инициативой ЭПШП [16].

В рамках создания многосторонних международных экономических коридоров летом 2016 г.

после переговоров лидеров России, Китая и Монголии на полях ШОС в Ташкенте была подписана программа экономического коридора трех стран, включающая свыше 30 перспективных проектов, и был согласован план по строительству экономического коридора «Китай - Монголия - Россия» [17].

Важным событием, характеризующим одновременное окончание первого и запуск второго этапа реализации инициативы ОПОП, стал международный форум в Пекине в мае 2017 г., собравший более 1500 тыс. участников из 130 стран и которому предшествовал ряд экспертных встреч и консультаций по различным аспектам «Экономического пояса Шелкового пути» [18].

На форуме председатель КНР Си Цзиньпин обратился к лидерам мировых держав с призывом отказаться от протекционизма в пользу глобализации. Долгоиграющая и успешная глобальная стратегия является хорошим поводом не только войти в историю, но и, возможно, остаться нынешнему лидеру во главе государства еще на один срок. Прошедший в Пекине форум высокого уровня стал заявкой Китая на более заметную роль в определении правил игры на глобальной сцене.

По регламенту, который был заявлен на новой площадке, следующая встреча лидеров стран-участниц китайской инициативы состоялась в Пекине в 2019 г.

Второй саммит «Пояса и пути» получился более представительным, чем первый: в нем приняли участие 37 глав государств и правительств (против 29 лидеров в 2017 г.), включая главу МВФ К.Лагард и Генерального секретаря ООН А.Гутерреша. Приехали лидеры стран ЕС, хотя первый форум главы ЕС бойкотировали в полном составе.

Геополитическим посылом второго форума «Один пояс, один путь» стало заявление окончательной позиции Китая о готовности противостоять конфронтационным усилиям США.

В контексте противостояния Пекина и Вашингтона в Евразии Москве отводится одна из ведущих ролей. Как отмечают ведущие российские китаеведы, формирование «неамериканского мира» в Большой Евразии осуществляется через сопряжение и взаимодействие в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь». Специфика этого формирования заключается в использовании равных подходов и признании равных прав на освоение евразийского пространства [19].

Ключевой характеристикой инициативы ОПОП является тот факт, что она имеет прочную культурно-цивилизационную основу: отсылка к исторической роли стран-участниц проекта в развитии Древнего шелкового пути является мощным объединяющим фактором для госу-

дарств с таким разным уровнем экономического и политического потенциала, как страны Центральной Азии, КНР и Пакистан. В этом смысле Китай выступает не только как экономический, но и как «идейный» лидер, предлагающий свое решение региональных проблем.

Достигнутые по итогам первого этапа реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь» результаты показывают, что этот проект является важнейшей программной стратегией КНР, имеющей как социоэкономический, политико-дипломатический, культурно-цивилизационный, так и геополитический аспекты. Ее цель - обеспечить китайские интересы, прежде всего, вблизи китайских границ, а по возможности - и далее.

ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ В ЕВРАЗИИ

К экономическим интересам Китая относятся обеспечение собственной экономики сырьем, производимой продукции - рынками сбыта, а рабочей силы - работой. Поскольку в самом Китае во всем этом наблюдается нехватка, единственная возможность решить проблему - это «выход вовне».

Политические интересы Китая сводятся, в первую очередь, к обеспечению его экономических интересов и поддержанию безопасности на евразийском пространстве. Проект ЭППП призван развивать торгово-экономические отношения Китая с партнерами по региону через содействие их экономическому развитию, которое, в свою очередь, способствует сохранению стабильной политической обстановки в этих государствах.

Кроме того, в чисто геополитическом плане Пекин противодействует политике США и Запада в соседних с Китаем регионах, которая, по его мнению, подрывает там выгодную ему стабильность, а также направлена на сдерживание экономического роста в самом Китае и ограничение его растущего влияния в мире.

Однако китайские декларации о полном совпадении собственных интересов с интересами партнеров не всегда соответствуют тому, что делается на практике. На примере стран ЦА виден риск критического усиления контроля Китая над инфраструктурными объектами Таджикистана, Узбекистана и Киргизии, поскольку основная часть работ по строительству, модернизации и последующему обслуживанию указанных объектов осуществляется китайской стороной [20].

Предоставляя инвестиции, Китай регулярно выдвигает в качестве обязательного условия использование его собственных технологий и рабочей силы. К тому же представители китайского бизнеса не всегда соблюдают местное природоохранное законодательство и т.п. Однако все эти вопросы можно регулировать. Как китайские ча-

стные компании, так и госструктуры идут на диалог, воспринимая аргументы партнеров.

Важнейшим свидетельством возможности договариваться с китайскими партнерами является согласие Китая на сопряжение ЭПШП и ЕАЭС. Несмотря на отрицательные заключения многих китайских экспертов, Пекин пошел на сопряжение, очевидно, восприняв российские доводы о том, что сотрудничать с единым таможенным пространством ЕАЭС по ряду направлений проще и выгоднее, чем на двусторонней основе с каждым из членов объединения.

В мае 2017 г. в ходе экономического форума в Астане было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем, которое заложило юридические основы для развития взаимодействия. В октябре 2019 г. указанное соглашение вступило в силу, запустив практическую фазу процесса устранения взаимных барьеров в трансграничной торговле. Положения Соглашения позволяют создавать рабочие группы с участием представителей всех заинтересованных сторон для обсуждения различных вопросов, включая устранение нетарифных барьеров, обсуждение таможенного сотрудничества, прав интеллектуальной собственности, развитие электронной коммерции, вопросов фитосанитарного и ветеринарного контроля [21].

Перспективной представляется идея о своеобразном разделении «специализаций» в процессе сопряжения, в соответствии с которой Россия займется вопросами безопасности, ЕАЭС - нормативной базой сотрудничества, а Китай - инвестициями в инфраструктуру и развитие.

Для внешней политики России, которая уделяет все больше внимания проекту создания Большой Евразии, укрепление ЕАЭС и развитие отношений с Китаем приобретают ключевое значение.

В условиях санкций со стороны стран Запада, от успеха реализации этих двух направлений взаимодействия во многом связано будущее развитие России, становление ее в качестве независимого центра мировой политики, успех решения стратегической задачи модернизационного роста, а также социально-экономического развития ее восточных регионов. В этом плане значение успешной реализации идеи сопряжения этих двух проектов трудно переоценить.

При этом перед Россией стоит сложная задача сохранения своего политического влияния и экономических позиций в Центрально-Азиатском регионе. Ряд экспертов полагает, что деятельность Пекина в ЦА необходимо рассматривать в контексте понимания региона как особой буферной зоны в центральной части Евразии, нейтрализующей избыточный геополитический потенциал отдельных государств на ее окраинах [22].

Нам же наиболее перспективным представляется такой вариант действий, при котором Москва будет искать точки сопряжения китайской инициативы «Один пояс, один путь» с Евразийским экономическим союзом и ШОС. Остальным региональным игрокам, участвующим в проекте, предстоит оценить, насколько равным окажется сотрудничество, и что им придется отдать взамен инвестиций, которые обещает Пекин.

России и государствам Центральной Азии необходимо воспользоваться создавшимся положением, заинтересованностью набирающего силу Китая в сотрудничестве, использовать его мощный потенциал в интересах собственного развития. Необходимо в скорейшее время выдвинуть согласованную в рамках ЕАЭС программу наполнения концепции сопряжения конкретными инфраструктурными и иными проектами. Желательно, чтобы эта концепция имела целостное и системное содержание, позволяющее продвигать ее как на политическом уровне и в публичном пространстве - в виде четкой и понятной идеи по поводу того, каким Россия и ее партнеры хотят видеть тот или иной регион, так и на уровне управленческого взаимодействия, когда речь идет о реализации конкретных проектов. Недостаток такого рода идей и концепций в современной российской политике еще существует.

Для оптимизации имеющегося у России политического ресурса следует также существенно повысить активность ШОС, переориентировав ее на поддержку экономических проектов и координацию экономического сотрудничества в целом. При этом необходимо обеспечить подключение к этой работе государств Центральной Азии, не входящих в ЕАЭС, а также таких крупных и заинтересованных государств, как Индия, Пакистан, Иран, Монголия и других членов и наблюдателей организации.

* * *

В глобальном масштабе инициатива «Один пояс, один путь» означает начало нового финансового миропорядка. Успешный запуск АБИИ позволяет наиболее динамично развивающимся государствам Азии получать инвестиции от финансового института, который не ставит обязательным условием следование «прозападным» моделям развития. Следствием этого может стать снижение роли МВФ и Всемирного банка, которые до сих пор обеспечивали финансовое преимущество западных стран в мировой экономике.

В случае успешной реализации китайский проект станет одним из главных факторов формирования международных отношений нового типа, основополагающим мотивом которых будет сотрудничество и выигрыш всех участников на основе новой мировой финансовой архитектуры.

Список литературы / References

1. Лузянин С.Г. Поглощение, сопряжение или конфликт? ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и ЕАЭС: варианты взаимодействия в Евразии. М., ИДВ РАН. 2016, 41 с. (Luzianin S.G. 2016. Absorption, conjunction or conflict? SCO, Chinese project Silk Road and EAEU: possible options of cooperation in Eurasia. M.) (In Russ.)
2. Си Цзиньпин предложил создать «Экономический коридор Шелкового пути». *Синьхуа*. 07.09.2013. (Xi Jinping has offered to create Silk Road Economic Belt. *Sinhua*. 07.09.2013) (In Russ.). http://www.russian.news.cn/china/2013-09/07/c_132700806.htm (accessed 15.08.2019)
3. Совместно построить новый «морской Шелковый путь». *Синьхуа*. 04.10.2013. (Jointly build new Maritime Silk Road. *Sinhua*. 04.10.2013) (In Russ.). http://www.russian.news.cn/china/2013-10/04/c_132771322.htm (accessed 15.08.2019)
4. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the PRC. 28.03.2015. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (accessed 29.11.2017)
5. Гафуров С. Китай пытается изменить мировую финансовую систему под себя. *Взгляд*. 14.01.2015. (Gafurov S. China tries to change the world's financial system to fit itself. *Vzglyad*. 14.01.2015) (In Russ.). <https://vz.ru/economy/2015/4/14/739927.html> (accessed 29.11.2017)
6. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству. *Азия и Африка сегодня*. 2016, № 2, с. 8-12. (Ostrovsky A.V. 2016. Chinese project "Silk Road Economic Belt" - the way towards international economic cooperation. *Asia and Africa today*. № 2) (In Russ.)
7. Кузьмина К.А. Россия и Китай: сотрудничество в новую эпоху. *Азия и Африка сегодня*. 2019, № 11, с. 55-60. (Kuzmin K.A. 2019. Russia and China: cooperation in new epoch. *Asia and Africa today*. № 3) (In Russ.)
8. Agreement (with exchange of notes) on trade and intercourse between Tibet Region of China and India. signed at Peking on 29 April 1954. *United Nations Treaty Series*. 29.04.1954, vol. 299, pp. 57-81. <http://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20299/v299.pdf> (accessed 19.07.2019)
9. Кулинцев Ю.В. «Один пояс - один путь»: инициатива с китайской спецификой. *Российский совет по международным делам*. 22.05.2015. (Kulintsev Y.V. One Belt - One Road: initiative with Chinese characteristics. Russian International Affairs Council. 14.01.2015) (In Russ.). http://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/?id_4=1868 (accessed 19.07.2019)
10. Сопряжение ЕАЭС и ЭППШ приобретает реальные очертания: согласован список инфраструктурных проектов. Евразийская экономическая комиссия. 01.03.2017. (Conjunction of EAEU and SREB becomes real: the list of infrastructure projects have been confirmed. Eurasian Economic Commission. 01.03.2017) (In Russ.). <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> (accessed 19.07.2019)
11. Малиновская М. ЕАЭС, Китай, США: чья стратегия развития Центральной Азии выиграет? *Евразийский коммуникационный центр*. 21.11.2014. (Malinovskaya M. EAEU, China, USA: whose strategy of Central Asia development will win? *Eurasian Communication Center*. 21.11.2014) (In Russ.). <http://www.eurasiancenter.ru/infrastructure/20141121/1003776366.html> (accessed 19.07.2019)
12. Закрытие БАФ-2015: основное внимание на «Сообщество общей судьбы» и «Один пояс, один путь». *Жэньминь Жибао*. 30.03.2015. (Close of BAF-2015: main attention to «Community of the common destiny of mankind» and to «Belt and Road Initiative». *Renmin Ribao*. 30.03.2015) (In Russ.). <http://russian.people.com.cn/n/2015/0330/c95181-8871312.html> (accessed 19.07.2019)
13. An Asian infrastructure bank. Only connect. *The Economist*. 04.10.2013. <http://www.economist.com/blogs/analects/2013/10/asian-infrastructure-bank-1> (accessed 19.07.2019)
14. Стратегия экономического развития «Один пояс, один путь». *РИА-Новости*. 14.05.2017. (The strategy of economic development «Belt and Road Initiative». *RIA-Novosti*. 14.05.2017) (In Russ.). <https://ria.ru/spravka/20170514/1494097368.html> (accessed 19.07.2019)
15. Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭППШ. 08.05.2015. (The joint statement of Russian Federation and People's Republic of China on cooperation for construction of EAEU and SREB. 08.05.2015) (In Russ.). <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (accessed 19.07.2019)
16. Сухарева О. Шелковый путь: безальтернативность северного маршрута. *Ритм Евразии*. 30.06.2016. (Sukhareva O. Silk Road: no alternative to the northern rout. *Ritm Evrazii*. 30.06.2016) (In Russ.). <https://www.ritm Eurasia.org/news-2016-06-30-shelkovyj-put-bezal'ternativnost-severnogo-marshruta-24422> (accessed 12.08.2019)
17. Латухина К. Россия, Китай и Монголия создадут экономический коридор. *Российская газета*. 23.06.2016. (Latukhina K. Russia, China and Mongolia will open economic corridor. *Rossiiskaya gazeta*. 23.06.2016) (In Russ.). <https://rg.ru/2016/06/23/rossiia-kitaj-i-mongoliia-sozdatut-ekonomicheskij-koridor.html> (accessed 12.08.2019)
18. В Пекине открылся форум высокого уровня «Один пояс - один путь». *РИА Новости*. 14.05.2017. (The high level forum «One Belt, One Road» has opened in Beijing. *RIA-Novosti*. 14.05.2017) (In Russ.). <https://ria.ru/world/20170514/1494250680.html> (accessed 19.07.2019)
19. Лузянин С.Г. «Россия - Китай» или «Великая Америка». Будет ли конец истории? *Азия и Африка сегодня*. 2019, № 8, с. 2-4. (Luzianin S. 2019. "Russia-China" or "Great America". Will the end of history happen? *Asia and Africa today*. № 8) (In Russ.)
20. Сафронова Е. Проект ЭППШ и российско-китайский диалог. *Азия и Африка сегодня*. 2019, № 3, с. 2-9. (Safronova E. 2019. SREB project and Russian-Chinese dialogue. *Asia and Africa today*. № 3) (In Russ.)
21. Кофнер Ю. Соглашение ЕАЭС с Китаем создаст платформу для устранения торговых барьеров. *Российский совет по международным делам*. 12.11.2019. (Kofner Y. Agreement between EAEU and China creates a platform to eliminate trade barriers. *Russian international Affairs Council*. 12.11.2019) (In Russ.). <https://russiancouncil.ru/blogs/GreaterEurasia/34910/> (accessed 15.01.2020)
22. Михалев М. «Пояс и путь»: перспективы в Центральной Азии. *Азия и Африка сегодня*. 2019, № 7, с. 18-23. (Mikhalyev M. 2019. "Belt and Road": prospects in Central Asia. *Asia and Africa today*. № 7) (In Russ.)