

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК  
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки  
Институт Дальнего Востока Российской академии наук

**С. Л. Сазонов**

# Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики

Москва  
ИДВ РАН  
2018

УДК 338.47(510)  
ББК 65.37(5Кит)  
С14

*Рекомендовано к публикации  
Ученым советом ИДВ РАН*

*Рецензенты:*

д.э.н. Э.П. Пивоварова, к.э.н. В.А. Матвеев, к.пл.н. П.Б. Каменнов

*Ответственный редактор*

д.э.н., проф. А.В. Островский

**Саонов С.Л.**

С14     Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики / С.Л. Саонов. — М. : ИДВ РАН, 2018. — 432 с.

ISBN 978-5-8381-0333-8

В начале XXI в. руководство Китая на основе масштабных инвестиций и инновационного прорыва, генерирующих зарождение и развитие внутриотраслевых инновационных разработок, технологический прогресс и экстернальный эффект в сопредельных отраслях экономики КНР, приступило к интерактивной модернизации транспортного комплекса страны. Сегодня вектор экономического развития КНР базируется на новой модели, ориентирующейся на стимулирование роста объемов китайских зарубежных инвестиций и увеличение экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. Транспортному комплексу КНР, являющемуся мощным мультипликатором экономического развития страны, отводится главная роль в решении этой приоритетной национальной задачи.

*Ключевые слова:* Китай, транспортный комплекс, отрасли, мультипликативный эффект, прямые зарубежные инвестиции, инновационное развитие, синергия, порты, аэропорты, железные дороги, автомобильные магистрали, трубопроводы.

At the beginning of the 21st century the Chinese leadership, on the basis of large-scale investments and innovative breakthrough, generating the emergence and the development of internal industrial innovation, technological progress and external effects in neighboring industries of the Chinese economy, began an interactive modernization of the country's transport sector. Today, the vector of China's economic development is based on a new model aimed at stimulating of Chinese direct foreign investments' growth and increasing of the export of innovative products with high added value. and the Chinese transport complex, which is a powerful multiplier of the country's economic development, has a major role in the implementation of this priority national task.

*Keywords:* China, transport complex, industries, multiplier effect, direct foreign investments, innovative development, synergy, ports, airports, railways, highways, pipelines.

**УДК 338.47(510)  
ББК 65.37(5Кит)**

ISBN 978-5-8381-0333-8

© Саонов С.Л., 2018  
© ИДВ РАН, 2018

# Оглавление

---

---

<b>Глава 1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА</b> .....	5
1.1. Развитие железнодорожного сообщения .....	20
1.2. Совместные автомобильные перевозки .....	33
1.3. Трансграничная авиационная инфраструктура .....	39
1.4. Модернизация портов, расширение морских и речных перевозок .....	44
1.5. Сотрудничество в энергетической сфере .....	48
<b>Глава 2. ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ РФ—КНР: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ</b> .....	55
2.1. Императивы формирования российского транспортного коридора Европа—Азия .....	55
2.2. Негативные факторы, препятствующие полноценному встраиванию России в евразийский рынок транзитных грузоперевозок .....	57
2.3. Основные направления комплексного развития транспортной инфраструктуры РФ и ДФО в системе региональных и евроазиатских транспортных коридоров .....	68
<b>Глава 3. ОСНОВНЫЕ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КНР</b> .....	91
3.1. Проект «поояса и пути» как решающий фактор развития экономики Китая .....	91

---

3.2. Создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций как финансовая основа строительства «пояса и пути» .....	113
3.3. Центральная Азия превращается в важнейшее звено транзитных евразийских перевозок .....	118
3.4. Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТМ) .....	126
3.4.1. Северный маршрут ЕТМ .....	134
3.4.2. Центральный маршрут ЕТМ .....	150
3.4.3. Южный маршрут ЕТМ .....	157
3.5. Строительство транзитных автомобильных магистралей в Западном Китае .....	161
3.6. Модернизация транспортной сети стран Юго-Восточной Азии как важнейший фактор развития «Морского Шелкового пути-21 в.» .....	170
<b>Примечания</b> .....	189
<b>Список сокращений</b> .....	362
<b>Библиографический список</b> .....	369

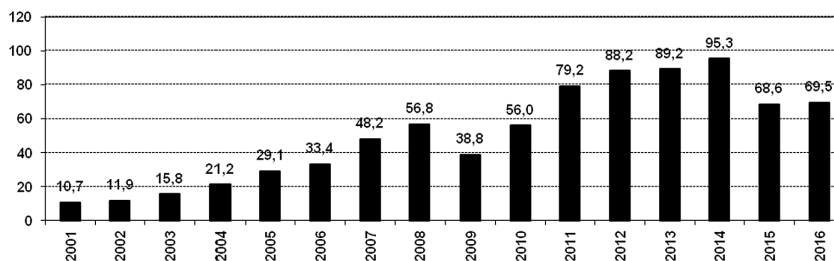
# Глава 1

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

---

---

В XXI в. АТР (Азиатско-Тихоокеанский регион) вместе с Европой составили ключевой экономический центр, превратившийся в генератор роста мировой экономики. Товарооборот между этими двумя полюсами сформировал оживленный перекресток, через который стали проходить стратегически важнейшие морские транспортные коммуникации, обеспечивающие перевозку 95 % объема внешней торговли между двумя регионами. В последнее десятилетие усиление конкуренции между крупнейшими морскими грузоперевозчиками, проблемы с обеспечением безопасности морского судоходства и повышение требований к срокам доставки евроазиатских грузовых потоков определили повышенный интерес к континентальным транспортным перевозкам. В этих условиях развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции призвано способствовать не только абсорбции части евроазиатского грузового транзита и его переводу на транспортные сети двух стран, но и укреплению экономического сотрудничества двух великих соседей и тесному взаимодействию сопредельных российско-китайских регионов. Начиная с 2010 г. Китай 7 лет подряд занимает 1-е место в списке внешнеторговых партнеров России, а РФ — 9-е место среди внешнеторговых партнеров Китая<sup>1</sup>. В 2015 г. доля России во внешнеторговом обороте с Китаем составляла около 2 %, а доля КНР во внешней торговле РФ, напротив, занимала заметное место — 12 %<sup>2</sup> (график 1).



**График 1.** Объем торговли между РФ и КНР (млрд долл.). *Источник:* China becomes Russia's top trade partner. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-09/26/content\\_15784444.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-09/26/content_15784444.htm); Russia-China fund announces deals. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0521/c90778-8730293.html>; China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_2.htm)

Замедление динамики российско-китайского товарооборота в период после 2015 г. было обусловлено рядом факторов, отложенный эффект от которых сегодня проявляется в полной мере. Основными факторами, негативно сказавшимися на двусторонней внешней торговле, стали падение мировых цен на энергоносители и сырьевые товары, которые составляют более 70 % китайского импорта, замедление темпов экономического роста как в РФ, так и КНР, резкое падение покупательской способности российских потребителей китайской продукции в силу ослабления курса российской валюты. Во время встречи президента РФ В. Путина с премьером Госсовета КНР Ли Кэцяном 7 ноября 2016 г. в Санкт-Петербурге было отмечено, что Россия и Китай приложат все усилия в ближайшие 3–7 лет для увеличения объема взаимной торговли к 2020 г. до 200 млрд долл.<sup>3</sup>

Находящиеся в поле тяготения транспортной сети Дальневосточного федерального округа (ДФО) РФ провинции Северо-Восточного Китая (Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин), а также СУАР (Синьцзян-Уйгурский автономный район) и АРВМ (Автономный район Внутренняя Монголия) обладают огромным внешнеторговым потенциалом. Например, провинция Хэйлунцзян, имеющая с Россией общую границу протяженностью 2981 км, лидирует в Китае по

объему торговли с Россией — среднегодовой прирост объема торговли в последние годы составлял более 20 %<sup>4</sup>, а объем торгового оборота пров. Хэйлунцзян с РФ в 2016 г. превысил 25 % всего объема российско-китайской внешней торговли<sup>5</sup> Общий объем торговли между китайской провинцией Хэйлунцзян и РФ за первые три квартала 2017 г. достиг 8,05 млрд долл., увеличившись на 21,3 % в годовом выражении, и составил 59,9 % от внешнеторгового оборота всей провинции<sup>6</sup>. Из трех провинций СВК (Северо-Восточный Китай) провинции Хэйлунцзян и Цзилинь не имеют выхода к морю, что существенно сдерживает их внутренний и внешнеторговый грузопоток. Объем внутренних перевозок из провинций СВК оценивается в пределах 300—350 млн т<sup>7</sup>, однако резервы пропускной способности железнодорожных магистралей из северо-восточных провинций в центральные и южные регионы КНР практически исчерпаны<sup>8</sup>. По показателю среднесетевой грузонапряженности железнодорожный транспорт занимает 1-е место в мире, интенсивность (плотность) грузового потока КЖК (Китайская железнодорожная корпорация) вдвое превышает российскую (23,8), значительно выше, чем в США (16,1), Индии (15,5) и стран Европы (3,7)<sup>9</sup>. Около 70 % внутренней и 85 % зарубежной торговли провинции СВК осуществляют через порты пров. Ляонин — Далянь, Инкоу, Дандун, Цзиньчжоу, которые связаны со всеми китайскими портами и с более 300 портами 50 стран мира<sup>10</sup>. Однако удаленность промышленно развитых центров СВК от портов пров. Ляонин обуславливает необходимость поиска новых вариантов транспортировки грузов, используя двусторонние пограничные переходы и российские транспортные коридоры, задача которых соединить северо-восточные провинции КНР Хэйлунцзян и Цзилинь с портами Приморского края РФ. Административный центр провинции Хэйлунцзян Харбин недавно запустил железнодорожное сообщение с Гамбургом (Германия) и Екатеринбург (РФ), а также совмещенный железнодорожно-морской маршрут в порты Владивосток (РФ) и Пусан (РК)<sup>11</sup>. Соседняя пров. Цзилинь делает основной упор на морские перевозки через порты РФ и КНДР<sup>12</sup>. Пров. Ляонин развивает морское сообщение с РФ и РК через ближайший к России свой морской порт Инкоу<sup>13</sup>.

Сегодня в Китае отмечают, что развитие приграничного российско-китайского сотрудничества реализуется в русле стратегии коренной модернизации старой индустриальной базы СВК, развития региональной инфраструктуры и ускорения экономического развития провинций региона<sup>14</sup>. С принятием этой стратегии по инициативе Государственного комитета по делам развития и реформ (ГКРР) Госсовета КНР в период 12-й пятилетки было инвестировано 382 млрд юаней (62,2 млрд долл.) в реализацию 60 проектов, часть из которых были направлены на развитие приграничной инфраструктуры<sup>15</sup>. По итогам 2015 г. темпы роста ВРП (валовый региональный продукт) провинций СВК были гораздо ниже средних по стране — в провинциях Ляонин, Цилинь и Хэйлунцзян они составили 3, 6,5 и 5,7 % соответственно, причем темпы роста ВРП пров. Ляонин были самыми низкими среди аналогичного показателя 31 единицы провинциального уровня Китая<sup>16</sup>. Для стимулирования регионального экономического развития правительство КНР в 2016 г. реализовало 65 новых проектов, треть из которых составили проекты развития приграничной транспортной сети провинций СВК<sup>17</sup>. Основное внимание было уделено пров. Хэйлунцзян, которая вследствие территориальной близости и наличия протяженной границы наиболее тесно связана с российскими приграничными регионами. В 2016 г. общий объем инвестиций в основные фонды промышленности провинции превысил 1 трлн юаней, а основным направлением стали инфраструктурные объекты, включая приграничные<sup>18</sup>.

Концепция приграничного сотрудничества в РФ, а также федеральные программы развития Дальнего Востока и Забайкалья не определяют особенности приграничной интеграции<sup>19</sup>. Приграничные территории в РФ в отличие от КНР никогда не обладали специальными экономическими преференциями, в течение последних десятилетий мало внимания уделялось развитию дальневосточного транспортного комплекса. Основной причиной слабого развития российской приграничной транспортной инфраструктуры явился недостаток инвестиций федерального центра, который привел к провалу и невыполнению всех федеральных целевых программ развития Дальнего Востока и Забайкалья (1996, 2002 и 2008 гг.), поскольку программы были ориентированы на изыскание регионами



внутренние источники роста. И даже последняя государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»<sup>20</sup> на заседании комитета Государственной думы по региональной политике (09.06.2014 г.) была подвергнута критике "за недофинансирование объектов транспортной инфраструктуры"<sup>21</sup>.

Сегодня приграничные транспортные связи между двумя странами осуществляются через специально оборудованные пограничные переходы — КПП (контрольно-пропускной пункт). Их количество, пропускная способность и качество обслуживания определяют эффективность региональной транспортной интеграции. На российско-китайской границе насчитывается 23 КПП, включая 10 автомобильных, 3 железнодорожных<sup>22</sup> и 10 речных<sup>23</sup>, а неравномерность распределения контрольно-пропускных пунктов вдоль совместной границы приводит к их неэффективному использованию<sup>24</sup>. Отсутствие круглогодичных переходов в Хабаровском крае, Амурской области и Еврейской автономной области (ЕАО) вынуждает региональные компании осуществлять свою внешнеэкономическую деятельность через пункты пропуска в Приморском или Забайкальском краях. Это приводит к увеличению дальности перевозок, появлению очередей на таможне, росту транспортных и логистических издержек и конечной цены товаров<sup>25</sup>. Мощности КПП не соответствуют реальным объемам грузопотоков и пассажирских перевозок, а большинство из них находится в неудовлетворительном состоянии. На российско-китайской границе пока еще только возводятся трансграничные всепогодные переправы через р. Амур — железнодорожный мост Нижнеленинское—Тунцзян в ЕАО и автомобильный мост между Благовещенском и Хэйхэ. Отсутствуют региональные автомобильные дороги международного класса, приграничные железнодорожные магистрали работают на пределе своих возможностей. Количество международных пунктов пропуска в китайских провинциях, примыкающих к российской границе, на порядок больше. СУАР, занимающий 1/6 материкового Китая (1,6 млн кв. км)<sup>26</sup>, в 2016 г. располагал 29 КПП, в том числе 17 КПП 1-й категории и 12 КПП 2-й категории<sup>27</sup>. В АРВМ действует 20 КПП<sup>28</sup>, провинции Хэйлунцзян — 15 КПП<sup>29</sup>. Транспортные коммуникации с

новейшей инфраструктурой китайских приграничных провинций, прилегающих к РФ, обладают выходом в более широкое региональное и мировое экономическое пространство<sup>30</sup>.

Благодаря политической воле руководителей двух стран и принятию ряда документов на государственном уровне сегодня взят курс на укрепление российско-китайского стратегического взаимодействия<sup>31</sup>, включая развитие региональной инфраструктурной интеграции. В этом отношении примечателен тот факт, что после того как Си Цзиньпин вступил на пост председателя КНР, В. Путин был первым главой зарубежного государства, который провел телефонный разговор с китайским лидером, а председатель КНР первым пунктом своего зарубежного турне<sup>32</sup> в 2013 г. выбрал Россию. Всего за 5 лет Си Цзиньпин 5 раз приезжал в РФ и более 20 раз встречался с В. Путиным на различных международных форумах<sup>33</sup>. В мае 2015 г. во время визита председателя КНР в Москву руководители двух стран подписали около 40 совместных документов, среди которых одним из важнейших является «Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению ЕАЭС (Евразийский экономический союз) и стратегии ЭПШП<sup>34</sup> (Экономический пояс Шелкового пути<sup>35</sup>). На ведущих мировых форумах (включая встречу с В. Путиным во время проведения саммита АТЭС в Дананге в ноябре 2017 г.)<sup>36</sup> председатель КНР<sup>37</sup> постоянно подчеркивал крайнюю важность сопряжения этих двух планов<sup>38</sup>. Россия не только поддерживает проект ЭПШП, но и активно участвует в его реализации совместно с китайскими партнерами, государствами ЕАЭС и со всеми другими заинтересованными странами. В марте 2017 г. Евразийская экономическая комиссия согласовала и представила на рассмотрение правительству КНР 39 транспортных проектов на общую сумму около 30 млрд долл<sup>39</sup>. Это строительство новых и модернизация существующих автомобильных и железных дорог, создание транспортно-логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов. Реализация этих проектов могла бы вдвое повысить скорость движения грузов из Китая в страны ЕАЭС и Европу. Рассмотрение и согласование этого списка продолжается и сегодня.

В конце февраля 2017 г. в Бишкеке Международная торговая палата ЭПШП и Деловой совет ЕАЭС подписали соглашение о созда-

нии евразийского фонда ЭПШП и евразийской товарной биржи ЭПШП<sup>40</sup>. Сегодня китайские средства массовой информации подчеркивают, что углубление российско-китайской инфраструктурной интеграции, проводимой в русле сопряжения этих двух проектов, «будет способствовать выходу РФ из нынешнего трудного экономического положения»<sup>41</sup>. Фундаментом российско-китайского инфраструктурного сотрудничества являются региональные и национальные программы, имеющие долгосрочный характер и ориентированные на развитие российско-китайских приграничных регионов<sup>42</sup>. Конкретным планом развития российско-китайской инфраструктурной интеграции явилась «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и СВК (2009—2018 гг.), которая определяет 8 основных направлений и ключевые проекты сотрудничества»<sup>43</sup>.

С начала XXI в. ежегодные темпы роста китайских ПЗИ (прямые зарубежные инвестиции) в РФ превышали 40 %<sup>44</sup>. Наибольший объем китайских ПЗИ приходился на развитие обрабатывающих производств — около 65 % и транспорта — 15 %<sup>45</sup>. В силу объективных и субъективных обстоятельств в последние годы наметился некоторый спад в темпах роста объемов взаимных инвестиций между двумя странами<sup>46</sup>, и тем не менее, по итогам 2017 г. объем накопленных китайских инвестиций в экономике РФ превысил 42 млрд долл.<sup>47</sup> — Китай занял 4-е место среди других стран по объемам инвестиций в России<sup>48</sup>. В декабре 2016 г. посол КНР в РФ Ли Хуэй обнародовал, что в ближайшем будущем обе страны запланировали реализацию 66 приоритетных проектов на территории РФ с общим объемом инвестиций в размере 90 млрд долл.<sup>49</sup> В сентябре 2017 г. во время участия в Восточном экономическом форуме во Владивостоке президент РФ В. Путин отметил, что за прошлые 2 года Дальневосточный регион привлек инвестиции в размере около 9 млрд долл., около 80 % которых были вложены китайскими компаниями<sup>50</sup>.

Важной вехой в развитии двустороннего инвестиционного сотрудничества явилось создание в 2012 г. Российско-китайского инвестиционного фонда (РКИФ) с объемом капитала в размере 4 млрд долл.<sup>51</sup>, а учредителями явились РФПИ (Российский фонд прямых инвестиций) и ИКК (Инвестиционная корпорация Китая)<sup>52</sup>. Рос-

сиейская и китайская стороны внесли в уставной фонд по 1 млрд долл.<sup>53</sup>, намечалось привлечь свыше 2 млрд долл. от инвесторов из КНР или других стран<sup>54</sup>. Китайская сторона согласилась, что 70 % инвестиций фонда будут направляться на модернизацию российско-го транспортного комплекса и совершенствование логистики<sup>55</sup>. Дальнейшее развитие этого сотрудничества было закреплено заключением соглашения о создании управляющей компании РКИФ и основных принципах его деятельности<sup>56</sup>. Для координации действий по привлечению капиталов в совместные проекты была создана Российско-китайская межправительственная комиссия по инвестиционному сотрудничеству (РКИФ). В период с 2012 по 2017 г. РКИФ уже профинансировал 19 проектов, совокупный объем инвестиций в которые составил около 5 млрд долл. (фонд выделил 1 млрд долл. и еще 4 млрд долл. были инвестированы партнерами фонда)<sup>57</sup>. В частности, средства были инвестированы в строительство нового аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге, развитие территории бывшего аэродрома Тушино, возведение первого железнодорожного моста Нижнеленинское—Тунцзян через р. Амур<sup>58</sup>. В феврале 2017 г. Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона<sup>59</sup> пришел к соглашению с крупными государственными китайскими компаниями о создании двух инвестиционных фондов с активами в 10 млрд долл. каждый для осуществления финансирования инфраструктурного развития российского Дальнего Востока<sup>60</sup>. С целью укрепления российско-китайского сотрудничества в финансовой области в марте 2017 г. ЦБ РФ открыл свое представительство в Пекине<sup>61</sup>. В сентябре 2017 г. на полях 3-го Восточного экономического форума (ВЭФ-2017)<sup>62</sup> Россия и Китай пришли к соглашению об учреждении совместного инвестиционного фонда регионального развития и сотрудничества объемом в 100 млрд юаней (около 14,5 млрд долл.) для развития российского Дальнего Востока и провинций СВК (Северо-Восточный Китай)<sup>63</sup>. Первый транш Российско-китайского фонда регионального развития в размере 10 млрд юаней (более 90 млрд руб.) направят на развитие инфраструктуры Приморья<sup>64</sup>. Во время проведения в Пекине 22-й по счету встречи глав правительств РФ и Китая (ноябрь 2017 г.) российский Внешэкономбанк и Эксимбанк Китая договорились о финансировании проектов в области инфра-

структуры и высоких технологий в объеме 3 млрд долл<sup>65</sup>. Это самое крупное соглашение с китайскими банками направлено на строительство инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке РФ, способствующих реализации плана создания ЭПШП, а финансирование будет осуществляться в юанях<sup>66</sup>.

Китайское руководство постоянно подчеркивает свою крайнюю заинтересованность в реализации планов развития железнодорожного транспорта РФ, в особенности, высокоскоростного. Предполагается, что высокоскоростной железнодорожный транспортный коридор Москва—Пекин (в качестве составной части евразийской высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия»)<sup>67</sup> протяженностью 7769 км пройдет через территорию трех государств — Китая, Казахстана и России, а общее время пути вместо 6 дней займет 38 ч<sup>68</sup>. Высокоскоростная железная дорога свяжет центральную Россию, Поволжье и Уральский экономический регион, пройдет через Казахстан, Урумчи (СУАР) и закончит свой путь в Пекине, а общая стоимость проекта составит 1,5 трлн юаней (242 млрд долл.)<sup>69</sup>, а в перспективе скоростная магистраль может протянуться до Лондона<sup>70</sup>. В качестве первого этапа будет построена ВСЖД Москва—Нижегород—Казань протяженностью 770 км<sup>71</sup>, которая пройдет через территорию семи федеральных субъектов и позволит сократить время поездки между двумя городами с нынешних 13,5 до 3,5 ч<sup>72</sup>. Строительство скоростной дороги сыграет огромную роль в стимулировании экономической активности в регионах, прилегающих к магистрали, где проживает около 25 млн человек. В процессе строительства будет создано 370 тыс. рабочих мест более чем в 20 отраслях экономики РФ. В первые 12 лет эксплуатации ожидается дополнительный рост ВВП России на 11,7 трлн руб., налоговых поступлений — на 3,8 трлн руб.<sup>73</sup> В апреле 2015 г. конкурс на проектирование ВСЖД Москва—Казань выиграл российско-китайский консорциум, а проектные работы осуществляют «Мосгипротранс», «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group<sup>74</sup>. Китайские компании окажут значительную помощь российской стороне в прокладке этой высокоскоростной железной дороги<sup>75</sup>, поставят технологии, необходимое оборудование<sup>76</sup> и подвижной состав<sup>77</sup>. Конкурс на закупку поездов для ВСЖД Москва—

Казань был объявлен в 2016 г.<sup>78</sup> Первый этап предусматривает закупку 29 пассажирских и грузовых поездов, в последующем их число будет доведено примерно до около 100<sup>79</sup>. Планируется, что закупка будет завершена в 2025 г.<sup>80</sup> Разработкой нового состава занимаются дочерние компании китайской корпорации CRRC, которые располагаются в Чанчуне и Даляне<sup>81</sup>. Китайские специалисты адаптируют новые скоростные поезда к российской колее (1520 мм), вносят технические изменения с тем, чтобы они могли эксплуатироваться при температуре до  $-50$  °С.<sup>82</sup> Испытания будущих российских поездов в 2017 г. проводились на отрезке ВСЖД Пекин—Шэньян протяженностью 709 км<sup>83</sup>. Проектная максимальная скорость движения экспресса запланирована в 360 км/ч, допустимое количество пассажиров состава из 12 вагонов будет составлять 720 человек, пассажиропоток планируется на уровне 15—16 млн человек в год<sup>84</sup>. ОАО «РЖД» (ОАО «Российские железные дороги») планирует построить испытательный участок для ВСЖД Москва—Казань между г. Владимир и станцией Железнодорожный<sup>85</sup>. Участники проекта с китайской стороны предлагают инвестировать 52 млрд руб. в акционерный капитал первого этапа проекта ВСЖД Москва—Нижний Новгород и 1 млрд долл в реализацию второго этапа проекта Нижний Новгород—Казань, готовы предоставить долговое финансирование на 20 лет на сумму в 400 млрд руб. под 4 % годовых, при этом они требуют предоставления государственных гарантий с российской стороны. Хотя китайские специалисты при проведении прокладки ВСЖД настаивали на использовании своих материалов, техники и железнодорожной продукции, российская сторона изыскала возможность использовать для строительства преимущественно отечественные технические разработки и материалы — российские рельсы, скрепления, стрелки, контактный провод и системы телемеханики, контроля, интервального регулирования. Китайская сторона должна предоставить свои технологии и технику для строительства и обслуживания безбалластного пути ВСЖД<sup>86</sup>, комплектующие для высокоскоростного подвижного состава, квалифицированных инженеров и рабочих<sup>87</sup>.

В ноябре 2016 г. правительство РФ отправило на доработку модель крупнейшего инфраструктурного проекта в современной исто-

рии России — ВСЖД Москва—Казань<sup>88</sup>. Хотя активные переговоры с китайскими инвесторами продолжаются, российское правительство хочет перепроверить реалистичность всех базовых характеристик, в том числе объема пассажиропотока, а также стоимости и источников финансирования. По мнению экспертов, государство стремится минимизировать свои риски в условиях дефицита бюджетных средств. Правительство планирует учесть различные сценарии, в том числе вариант с фиксированным размером платы перевозчика за инфраструктуру с учетом доходности акционерного капитала, с фиксированным размером субсидий и платежей в счет гарантии минимальной доходности концессионера и обязательствами акционера по обеспечению валютного риска в полном объеме при привлечении валютных кредитов. Иными словами, речь идет о том, чтобы сократить риски государства в проекте. Предложено также оценить реалистичность предлагаемых условий финансирования с привлечением банковского сообщества, заново пересчитать пассажиропоток с привлечением экспертов, дополнительно проработать механизм концессии так, чтобы предусмотреть возможность ограничить платеж концессионеру со стороны РФ с целью повышения эффективности его деятельности, а также представить все подтверждения источников финансирования. Желание доработать модель до выбора партнера по проекту связано с тем, что проблемы с бюджетом заставляют закладывать дополнительные инструменты снижения суверенных рисков, а главный риск — это объем пассажиропотока, на который в том числе влияет и стоимость билета. Кроме того, есть проблемы с проектом прохождения трассы ВСЖД по территории Москвы<sup>89</sup>.

15 ноября 2017 г. правительство РФ рассмотрело новую программу инвестиций в развитие российских железных дорог, которая в ближайшие 3 года обойдется в 1,8 трлн руб. (в 2018 г. ее размер будет рекордным — 579,6 млрд руб.). Глава ОАО «РЖД» О. Белозёров заявил, что «мы готовы начать реализацию проектов по транспортному переходу на о. Сахалин и строительству высокоскоростной магистрали Москва—Владимир». Следовательно крупнейший транспортный монополист решил отказаться от первоначального амбициозного проекта прокладки высокоскоростной магистрали от Москвы до Казани, и поезда будут курсировать только на первом от-

резке до Владимира протяженностью 180 км<sup>90</sup>. На строительство первой очереди ВСЖД до Владимира монополия планирует выделить за 3 ближайших года 78,7 млрд руб., при этом инвестиции компания собирается вложить самостоятельно, рассчитывая получить из федерального бюджета около 180 млн руб.<sup>91</sup>

Расширяется российско-китайское сотрудничество в области развития железнодорожной сети московского метрополитена. В 2017 г. китайская корпорация China Railway Construction Corporation (CRCC) победила в тендере и получила разрешение на строительство трех станций третьего пересадочного контура московского метро — станционных комплексов «Аминьевское шоссе», «Мичуринский проспект», «Проспект Вернадского», перегонных тоннелей протяженностью 4,6 км с притоннельными сооружениями и тупиков за станцией «Аминьевское шоссе». Три станции метро будут расположены в юго-западном сегменте Большого кольца, объем контракта составляет 22,98 млрд руб., срок окончания работ — декабрь 2019 г. Правительство Москвы и руководство CRCC также подписали рамочное соглашение об участии китайских специалистов в строительстве новой линии метро — от станции «Улица Новаторов» до станции «Столбово» в новой Москве<sup>92</sup>.

На встрече президента РФ В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина на 14-м саммите ШОС (Душанбе, сентябрь 2014 г.) стороны особо выделили важность реализации совместных проектов в области создания широкофюзеляжного самолета и тяжелого вертолета<sup>93</sup> для гражданской авиации<sup>94</sup>. КНР и РФ запланировали создать третью в мире (после Boeing и Airbus) корпорацию в области авиастроения<sup>95</sup>, которая будет способна производить магистральные авиалайнеры с дальностью полета более 6 тыс. км и грузоподъемностью более 200 т<sup>96</sup>. В 2015 г. российская ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация) и ККАК (Китайская коммерческая авиационная корпорация) договорились о сотрудничестве в производстве пассажирского ШФДМС (широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета) нового поколения<sup>97</sup>, который через 10 лет сможет занять до 10 % мирового рынка этой категории лайнеров. Стоимость проекта составляет 10 млрд долл.<sup>98</sup>, а в ноябре 2016 г. стороны пришли к соглашению, что окончательная сборка будет осуществляться



в Шанхае<sup>99</sup>. В сентябре 2017 г. ШФДМС, совместно разрабатываемый Россией и Китаем, получил официальное название CR-929<sup>100</sup>. Салон нового самолета будет с двумя проходами между рядами кресел, а разработку проекта планируется завершить за 7 лет<sup>101</sup>.

В мае 2017 г. было создано российско-китайское СП (совместное предприятие) по разработке ШФДМС с центральным офисом в Шанхае<sup>102</sup>. Основными задачами СП станет управление проектом, разработка дизайна самолета, производство, маркетинг, продажа и послепродажное обслуживание, предоставление консультаций<sup>103</sup>. Стороны распределили ответственность в проектировании компонентов ШФДМС. За российской стороной было закреплены крылья, центроплан, пилонные навески двигателя и основная стойка шасси, а за китайской — отсеки всего фюзеляжа, обтекатель, передняя стойка шасси<sup>104</sup>. Стороны договорились, что Объединенная авиастроительная корпорация будет интегратором проекта создания ШФДМС, а сборка новых авиалайнеров будет производиться на китайских заводах, которые используются для производства воздушных судов ARJ21-700 и C919<sup>105</sup>. В апреле 2017 г. администрация г. Фанчэнган (Гуанси-Чжуанский автономный округ, ГЧАР) подписала с российской Научно-инженерной компанией (НИК) соглашение о строительстве китайско-российского индустриального парка производства гражданских воздушных судов и авиационного городка на территории г. Фанчэнгана с объемом инвестиций в более чем 7 млрд юаней. Через 8 лет в индустриальном парке будут построены китайско-российский центр исследования и разработки летательных аппаратов, завод окончательной сборки гражданских самолетов, международная школа подготовки летчиков и специалистов в области авиации, центр международного сотрудничества и тематический авиационный городок для туристов<sup>106</sup>.

Расширяется российско-китайское сотрудничество в области совместного производства грузовых автомобилей. В 2012 г. представители автомобилестроительной компании «Бэйци» и российской корпорации AMS подписали соглашение о сотрудничестве по созданию автомобилестроительной корпорации BAWRUS. Продукция СП, которую начнут выпускать на производственной линии в г. Ульяновске, будет включать модели легких и тяжелых грузовиков, а ежегод-

ная производительность составит 60 тыс. машин. Первая очередь проекта была реализована в период 2014—2016 гг., а грузовики станут продаваться на российском рынке под маркой компании «Бэйци—BAW»<sup>107</sup>. В конце 2014 г. АвтоВАЗ провел переговоры с китайскими компаниями о создании СП по производству автомобильных компонентов в России<sup>108</sup>. В 2014 г. компания Shaanxi Automobile Holding Group (один из крупнейших производителей грузовиков в КНР) приняла решение о строительстве в течение ближайших трех лет в РФ завода по производству запасных частей и сервисных центров. В 2015 г. объем производства грузовиков компании составил 100 тыс. ед., из которых 17 % было продано в РФ и страны Центральной Азии<sup>109</sup>.

Россия всегда была ключевым направлением для экспорта легковых автомобилей ведущих китайских автомобильных производителей — Dongfeng, FAW<sup>110</sup>, Lifan, Great Wall, Chery и BYD. В 2015 г. суммарное количество автомобильных дилерских центров по продаже автомобилей китайских марок (668) опередило общее количество центров по продаже российских марок (667)<sup>111</sup>. С 2014 г. китайские автомобильные производители стали активно создавать СП по производству автомобилей на территории РФ. В апреле 2014 г. компания JAC Motors ввела в эксплуатацию в России свой первый автомобильный сборочный цех<sup>112</sup>. В декабре 2014 г. ведущий китайский автомобильный производитель Changan сообщил, что намерен построить в РФ автозавод и создать 90 дилерских центров, а с 2020 г. собирается выпускать в России около 15 моделей машины своего бренда<sup>113</sup>. В июле 2014 г. китайская компания Chery объявила о начале производства с 2016 г. своих автомобилей в РФ на заводе «Дервейс» в Карачаево-Черкессии. Компания Chery планирует ежегодно производить на российских заводах 30 тыс. автомобилей, включая компактный внедорожник TIGGO 5 и компактный седан Bonus 3<sup>114</sup>. В июле 2015 г. в г. Липецке началось строительство автомобильного завода китайской компанией Lifan<sup>115</sup> по производству легковых автомобилей, который будет запущен в эксплуатацию в конце 2017 г.<sup>116</sup> Производственная мощность нового завода площадью 600 тыс. кв. м составит 60 тыс. машин в год, а срок окупаемости проекта не превысит 7 лет. В будущем компания намерена нарастить объем ежегодно про-

даваемых на российском автомобильном рынке легковых автомобилей до 200 тыс. шт.<sup>117</sup> На заводе планируется производить весь модельный ряд китайского бренда: седаны моделей 650, 730, 820 и внедорожники моделей X50, X70<sup>118</sup> и X80<sup>119</sup>. С 2018 г. автоконцерн Lifan планирует предоставить жителям Москвы 1 тыс. кроссоверов в рамках услуг каршеринга. Согласно соглашению, заключенному Lifan с российским каршеринговым оператором Lifcar, сегодня около 200 автомобилей Lifan X50 с автоматическими коробками передач используются в каршеринге в Москве. Сервис Lifcar доступен в Москве и ее пригородах, а стоимость аренды автомобиля составляет от 2 до 6 руб. в минуту<sup>120</sup>.

В начале 2015 г. в Тульской области началось строительство завода китайской компании Great Wall Motor (GWM). Компания GWM создаст в регионе полный цикл производства автомобилей марки Hoveg, включая изготовление трансмиссии и двигателей. Общая стоимость проекта, завершение которого запланировано на 2020 г., составляет 500 млн долл., а ежегодная мощность завода — 150 тыс. автомобилей<sup>121</sup>. По словам президента Китайской ассоциации автомобильных производителей (КААП) Дун Яна, «в отличие от стран Западной Европы, в России и в других странах Восточной Европы относительно слабо развита автомобильная промышленность. Поэтому китайские автомобильные компании в этих странах относительно конкурентоспособны, и в 2018—2020 гг. китайские марки автомобилей могут занять 10 % российского рынка»<sup>122</sup>. В 2016 г. автомобильный концерн Lifan с моделью Lifan X60 занял первое место в сегменте китайских транспортных средств на автомобильном рынке РФ<sup>123</sup> (продано 984 автомобиля)<sup>124</sup>, а 2-е и 3-е места достались китайским компаниям Chery и Geely (продано 200 и 141 автомобиль соответственно)<sup>125</sup>. В 2017 г. компания Geely начала продажи в России флагманского седана Emgrand GT<sup>126</sup>. Китайская компания Guangzhou Automobile Group Motor Co (GAC) намерена запустить производство автомобилей в Ленинградской области<sup>127</sup>, а соответствующее инвестиционное соглашение было подписано в 2017 г.<sup>128</sup> Автомобильные эксперты назвали пять лучших китайских кроссоверов, завоевавших доверие автомобилистов в России. Лидером списка является китайский кроссовер Changan CS55, который стал по-

бедителем по результатам продаж в РФ в 2017 г. Это переднеприводный автомобиль с 1,5-литровым двигателем и мощностью в 156 л.с. Второе место занимает кроссовер Brilliance V5, в работе над которым участвовали инженеры BMW. Производитель обещает сделать новую версию машины с двигателем 1,5 л и мощностью в 143 л.с. Третье место эксперты пророчат Zotye T600, который считается китайским аналогом Volkswagen Touareg. На четвертой строчке расположился Naval H6, который входит в линейку премиум-класса и доступен в полном приводе с 2-литровым двигателем. Замыкает пятерку бюджетный Chery Tiggo 5 с 2-литровым двигателем в 136 л. с.<sup>129</sup>

Интенсивное использование транспортной инфраструктурной сети, ее расширение и модернизация являются необходимым условием и приоритетным направлением российско-китайского сотрудничества. В документах, подписанных руководителями двух государств, подчеркивается необходимость активно развивать трансграничную транспортную сеть, улучшать условия для транзита китайских грузов. Ниже подробно рассматриваются состояние и перспективы сотрудничества РФ и КНР в области железнодорожного, автомобильного, авиационного и водного транспорта, включая тему модернизации портов, а также развитие российско-китайского энергетического сотрудничества.

## 1.1. Развитие железнодорожного сообщения

Расширение торгового обмена между РФ и КНР невозможно без соответствующего транспортного обеспечения, а основу сотрудничества в этой области формирует железнодорожный транспорт, обслуживающий более 75 % от общего объема перевозок между двумя странами. В течение прошедших десятилетий в двусторонних железнодорожных перевозках наблюдался серьезный дисбаланс, и сегодня объем перевозок из России в КНР превышает 90 % общего объема российско-китайских грузовых железнодорожных перевозок<sup>130</sup>. Перевозки из Китая составляют всего около 9 % от общего объема грузовых железнодорожных перевозок, а менее 1 % приходится на транзит<sup>131</sup>.

Железнодорожная сеть Забайкальского края, протяженностью 2,4 тыс. км, представлена Забайкальским участком Транссибирской магистрали и Байкало-Амурской магистралью. Забайкальская железная дорога является связующим звеном между центром России и Дальним Востоком<sup>132</sup>, в ее зоне влияния находится основная часть российских экономически развитых районов и приграничные территории КНР, включая пров. Хэйлунцзян<sup>133</sup> и АРВМ. Сегодня увеличиваются прием и передача грузов на основном российско-китайском железнодорожном переходе Забайкальск<sup>134</sup>—Маньчжоули<sup>135</sup>, который в 2016 г. обработал около 30 млн т грузов, или 70 % *общего объема российско-китайских железнодорожных перевозок*<sup>136</sup>. На этом переходе формируется до 60 % экспорта РФ в КНР и около 25 % транзитного потока из КНР в страны Европы<sup>137</sup>. КПП является не только важным узлом на евроазиатском сухопутном транспортном канале, но и ключевым пунктом. Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия». Первый грузовой поезд из китайского г. Сучжоу (пров. Цзянсу) в Европу отправился через Маньчжоули в сентябре 2013 г., а в 2017 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули проходило 27 международных грузовых железнодорожных маршрутов, соединяющим Китай с городами России, Польши, Германии и другими европейскими странами, а также 5 маршрутов в обратном направлении<sup>138</sup>. В 2016 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули проследовало 1036 международных составов (прирост на 88 % по сравнению с 2015 г.), поездами Китай—Европа было перевезено 72 972 стандартных контейнера с грузами общей стоимостью 3,67 млрд долл. (прирост на 52 и 47 % соответственно)<sup>139</sup>. Причем из Китая было отправлено 774 трансграничных грузовых железнодорожных состава (60,1 тыс. стандартных контейнеров с грузами стоимостью 2,74 млрд долл.), а в КНР прибыло 262 состава (12,8 тыс. контейнеров с грузами стоимостью 927 млн долл.). Основными статьями экспорта из Китая стали компьютерная техника и комплектующие, одежда, бытовая техника, а главными статьями импорта — автомобильные запчасти и пиломатериалы<sup>140</sup>. В 2017 г. из КНР через КПП Забайкальск—Манчжоули проследовало 820 составов, а в обратном направлении из РФ в КНР прибыло 340 грузовых поездов<sup>141</sup>.

В феврале 2015 г. из Харбина в центральную Россию отправился первый регулярный грузовой состав с оборудованием для нефтедобычи. Конечной целью маршрута протяженностью 6578 км стала станция Биклянь (Куйбышевская железная дорога, Татарстан), а время в пути составило 10 дней<sup>142</sup>. В октябре 2015 г. из Уханя (пров. Хубэй) через КПП Забайкальск—Маньчжоули начались железнодорожные грузовые перевозки до Москвы. Первый поезд (41 контейнер), загруженный электроникой и компьютерной техникой из г. Ухань, преодолел расстояние в 9779 км за 12 дней. Во время обратного рейса он был загружен древесиной и пиломатериалами<sup>143</sup>. В феврале 2016 г. из Харбина в Россию отправился грузовой поезд с 47 контейнерами стоимостью 10 млн юаней (1,46 млн долл.), т. е. стал постоянно действующим новый грузовой маршрут между двумя странами через КПП Забайкальск—Маньчжоули по маршруту Харбин (вокзал Сяньфан)—Новосибирск—Екатеринбург — Сортировочный протяженностью 5889 км<sup>144</sup>. В дальнейшем маршрут Харбин-Екатеринбург будет продлен до Москвы с остановками в других крупных российских городах, поезд будет отправляться в рейсы в обоих направлениях 2 раза в неделю<sup>145</sup>. До открытия этого железнодорожного маршрута грузы из Южного Китая в Россию в основном транспортировались по морю через порт Далянь, а на доставку требовалось около 40 дней<sup>146</sup>. Новый маршрут позволяет сократить время транспортировки до 10 дней<sup>147</sup>. 10 ноября 2016 г. грузовой состав с рефрижераторными вагонами впервые отправился из Даляня в Москву. Поезд преодолел расстояние в 8,8 тыс. км за 10 дней и привез в столицу России персики из пров. Хэбэй, помидоры из пров. Гуандун и чеснок из пров. Шаньдун на общую сумму 150 тыс. долл. Новый маршрут позволил на 60 % сократить время транспортировки грузов между двумя городами по сравнению с прошлыми железнодорожно-морскими перевозками<sup>148</sup>.

9 апреля 2016 г. из порта Инкоу (пров. Ляонин) отправился грузовой поезд, который преодолел более 6,5 тыс. км пути и прибыл на станцию Ховрино в Москве<sup>149</sup>. Благодаря оптимизации процесса транспортировки и сокращению промежуточных звеньев, упрощению таможенных формальностей потребовалось всего 10 дней, чтобы доставить грузы из порта Инкоу в Москву<sup>150</sup>. В ноябре 2016 г.

Yingkou Port Group Corporation приобрела 49 % акций международного логистического терминала Белый Раст в Москве, принадлежавшего ОАО «РЖД» (ОАО «Российские железные дороги»)<sup>151</sup>. Терминал Белый Раст является транспортным узлом для ежедневной обработки свыше 20 контейнерных поездов, которые обеспечивают перевозку грузов между КНР и странами Европы<sup>152</sup>. Обе компании договорились инвестировать 18 млрд руб. (283 млн долл.) для превращения этого логистического терминала в крупнейший центр по сбору и обработке контейнерных грузов в Москве, который будет способствовать увеличению грузопотока между КНР, РФ и странами Европы<sup>153</sup>. В июле 2016 г. пилотный грузовой состав вышел из Нанкина (пров. Цзянсу) и через 15 дней прибыл в Москву. Запланировано, что с 2017 г. по этому маршруту раз в неделю поезд будет перевозить в столицу РФ товары, произведенные в провинциях, примыкающих к региону дельты р. Янцзы<sup>154</sup>. В августе 2016 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок между г. Иу (пров. Чжэцзян) и российским Челябинском. Поезд Х8024 преодолел 7,2 тыс. км между 2 городами за 8 дней, в то время как время прохождения по морскому пути между Иу и Челябинском составляло 35 дней<sup>155</sup>. Планируется, что этот маршрут будет продлен до Москвы<sup>156</sup>. 28 сентября 2016 г. первый грузовой состав с электроникой и продукцией легкой промышленности вышел из Гуанчжоу и через 14 дней, преодолев расстояние в 11,5 тыс. км, прибыл на станцию Ворсино в Калужской области, где недавно был введен в эксплуатацию логистический центр, способный ежегодно обрабатывать 350 тыс. контейнеров<sup>157</sup>. В октябре 2016 г. в Екатеринбург прибыл первый регулярный грузовой поезд из Шэньяна (пров. Ляонин)<sup>158</sup>, который через КПП Забайкальск—Маньчжоули доставил в 50 контейнерах строительное и телекоммуникационное оборудование. Время в пути из Шэньяна до конечного пункта Екатеринбург — Сортировочный составило 10 дней<sup>159</sup>. 6 декабря 2016 г. первый грузовой состав из Сианя (пров. Шаньси), преодолев расстояние в 7423 км по территории КНР, Казахстана и РФ, спустя 11 дней прибыл в Москву<sup>160</sup>. 15 февраля 2017 г. из г. Тайюань (пров. Шаньси) с 2 тяжелыми карьерными экскаваторами модели WK-20 грузовой состав отправился в первый рейс в российский г. Лесосибирск<sup>161</sup>. Масса каждого из экскаваторов составляет

около 800 т, и в разобранном виде они были погружены на 31 железнодорожную платформу и в 10 контейнеров. Поезд прибыл в Лесосибирск в начале марта, а общая протяженность маршрута — 6 тыс. км<sup>162</sup>. В феврале 2017 г. между Чэнду (пров. Сычуань) и Москвой было открыто движение контейнерных поездов<sup>163</sup>. Время транспортировки грузов составляло около 10 дней, а в течение года по маршруту Чэнду—Москва будет отправлено 150 контейнерных поездов<sup>164</sup>. В конце ноября 2017 г. из Чэнду грузовые поезда стали отправляться и в Иркутск<sup>165</sup>. 21 апреля 2017 г. из портового г. Сямэнь (пров. Фуцзянь) в Москву по новому маршруту отправился грузовой поезд, который проследовал через города Наньчан, Нанкин, Цзинань и Цзиньчжоу, пересек КПП Маньчжоули и через 14 дней, преодолев 10 920 км, прибыл в столицу РФ<sup>166</sup>. 1 июня 2017 г. в порту Ганьчжоу (пров. Цзянси) прошла церемония открытия первого двухстороннего железнодорожного рейса между Китаем, Европой, Россией и странами ЦА в рамках инициативы строительства «пояса и пути» (Россия—порт Ганьчжоу—Кыргызстан)<sup>167</sup>. Импортные товары ввозятся из Европы по маршруту страны Евросоюза—Россия (Канск)—КПП Маньчжоули—порт Ганьчжоу<sup>168</sup>, а экспортные поставки из Китая осуществляются по железнодорожному маршруту порт Ганьчжоу—КПП Алашанькоу—Кыргызстан<sup>169</sup>. 5 сентября 2017 г. был официально открыт прямой железнодорожный маршрут грузовых перевозок Маньчжоули—Москва<sup>170</sup>. В конце ноября 2017 г. из Уфы в Китай были отправлены первые 2 партии контейнеров с древесно-стружечными плитами: экспортный груз проследовал со станции Черниковка КбшЖД (Куйбышевская железная дорога)<sup>171</sup> до станции в г. Чэнду (пров. Сычуань) через территорию Монголии. Срок доставки составил 14 дней, включая время прохождения фитосанитарного контроля. В перспективе этот новый маршрут для завода «Кроношпан Башкортостан» (производителя древесных стружечных и ламината) должен стать регулярным, а продукцию предприятия планируется отправлять в составе ускоренных контейнерных поездов<sup>172</sup>.

Важную роль в вопросах транспортного взаимодействия с Китаем играет ДВЖД (Дальневосточная железная дорога), являющейся замыкающим звеном Транссибирской магистрали. Общая протя-



женность ДВЖД составляет 7,5 тыс. км, на ней находится более 350 станций, она проходит по территории Приморского и Хабаровского краев, Амурской области, ЕАО, Республики Саха (Якутия), в зоне ее влияния находятся также и Магаданская, Сахалинская, Камчатская области и Чукотка. ДВЖД представляет собой опорную транспортную сеть и является важным элементом общей инфраструктуры Дальнего Востока РФ. ДВЖД дает выход грузам к крупным морским портам Ванино, Находка, Владивосток, Посьет, Зарубино, а также трем пограничным железнодорожным пунктам пропуска с КНР и КНДР: Гродеково—Суйфэньхэ, Махалино—Хуньчунь (Приморский край) и Хасан—Туманган (МТК «Приморье-1»). Устойчивый рост российско-китайского товарообмена сказывается на увеличении объема железнодорожных грузоперевозок через пограничный переход Гродеково—Суйфэньхэ<sup>173</sup>, на который в 2016 г. приходилась *треть российско-китайских железнодорожных перевозок и 80 % всего грузооборота между пров. Хэйлуцзян и РФ*<sup>174</sup>. В 2016 г. объём грузоперевозок через КПП составил более 8 млн т<sup>175</sup>. В общей структуре грузооборота узла пока преобладают российские экспортные грузы, а основной объём экспорта приходится на древесину и удобрения. Китай же в Россию транспортирует, главным образом, строительные материалы, фрукты и овощи<sup>176</sup>. Объём перевозки транзитных грузов через КПП пока невелик — в 2016 г. через железнодорожный пограничный переход было перевезено около 2,9 тыс. транзитных контейнеров<sup>177</sup>. Харбинская железная дорога и ДВЖД договорились о дальнейшем развитии транзита контейнерных грузов через пограничный переход Гродеково—Суйфэньхэ. В период 2015—2016 гг. продолжались работы по усилению мощностей пограничного железнодорожного узла Суйфэньхэ с тем, чтобы КПП мог бы ежегодно беспрепятственно пропускать более 30 млн т грузов<sup>178</sup>. В ноябре 2016 г. на железнодорожной станции Суйфэньхэ была завершена модернизация грузового терминала, что позволило значительно увеличить возможности международных автомобильно-железнодорожных комбинированных перевозок<sup>179</sup>. Были построены здания площадью 14,9 тыс. кв. м, реконструированы помещения площадью 23 тыс кв. м. Также над платформами были созданы новые навесы площадью 19,4 тыс кв. м, площадь складов увеличилась на

4,2 тыс. кв. м. Помимо этого, были проложены 203,4 тыс. кв. м бетонных дорог. Благодаря модернизации погрузочно-разгрузочные мощности станции выросли в 5 раз<sup>180</sup>. Правительство РФ в настоящее время реализует проект «Приморье-1»<sup>181</sup>, направленный на развитие транспортного сообщения между Приморьем и СВК. В рамках тарифного коридора ОАО «РЖД» установило понижающий коэффициент 0,7, а при перевозках в составе контейнерного поезда — 0,5. Российская сторона также усовершенствовала порядок передачи грузов при прохождении через КПП Гродеково—Суйфэньхэ. В 2014 г. через КПП Гродеково—Суйфэньхэ прошел демонстрационный транзитный контейнерный состав из Китая, состоящий из 40 вагонов. Через 11 ч он прибыл в порт Восточный, откуда контейнеры были отправлены в южные порты КНР и в РК<sup>182</sup>. Этот транспортный коридор выступает альтернативой маршруту через порт Дяньцзян, который сегодня заметно перегружен. 30 ноября 2016 г. контейнерный поезд с 484 т соевых бобов из провинции Хэйлунцзян<sup>183</sup> отправился через КПП Суйфэньхэ в порт Восточный, откуда груз морским путем был доставлен в Шанхай. Прохождение этого маршрута заняло 15 дней<sup>184</sup>. Это была первая поставка сельскохозяйственной продукции провинции на юг КНР через территорию России. Открытие новой транзитной линии позволило не только сэкономить время на транспортировку сельскохозяйственной продукции с севера на юг страны, но и снизить себестоимость перевозки<sup>185</sup>.

10 октября 2017 г. российский оператор контейнерных перевозок «Трансконтейнер» создал филиал в Шанхайской зоне свободной торговли с уставным капиталом в 1,2 млн долл<sup>186</sup>. Это первая дочерняя компания (TransContainer Freight Forwarding, Shanghai), зарегистрированная российской логистической компанией в данной зоне. Решение об образовании компании совет директоров «Трансконтейнера» принял в феврале 2017 г. и рассчитывает, что создание 100%-ного дочернего общества в Шанхае позволит повысить качество клиентского сервиса, расширить спектр предоставляемых услуг в сфере международных интермодальных перевозок, будет содействовать сотрудничеству в логистической сфере не только между Россией и Китаем, но и странами, расположенными вдоль «пояса и пути»<sup>187</sup>. По мнению руководства компании «Трансконтейнер»,

Шанхай является не только одним из крупнейших в мире логистическим центром с высоким уровнем железнодорожной и морской инфраструктуры, но и прямым выходом на китайский рынок с высоко развитыми сегментами промышленного производства. Компания «Трансконтейнер» — один из лидеров транспортно-логистического рынка России, а доля компании на российском рынке контейнерных перевозок составляет более 50 %. К настоящему времени компания имеет 29 филиалов в Европе и Азии и намерена открыть филиалы в китайских городах Циндао, Гуанчжоу, Чэнду и Чунцин<sup>188</sup>.

Непосредственно с Китаем Россия связана примыкающей к Транссибирской магистрали ХЖД (Харбинская железная дорога), которая ранее называлась КВЖД (Китайско-Восточная железная дорога). В период строительства Транссибирской магистрали КВЖД была ее прямым продолжением на территории Маньчжурии и в течение нескольких десятилетий была непосредственной частью Транссиба. ХЖД проходит по СВК по маршруту Маньчжоули—Хайлар—Цицикар—Харбин—Муданьцзян—Суйфэньхэ, от которого отходит сеть железных дорог, соединяющих ХЖД с городами пров. Хэйлунцзян у российско-китайской границы<sup>189</sup>. Однако все эти дороги не имеют прямого выхода на территорию России из-за отсутствия мостов через реки Амур и Уссури. ХЖД связана с разветвленной сетью дорог внутри самого Китая и железными дорогами КНДР через КПП Ляньгун—Синьчжу (пров. Ляонин) и с планируемой для восстановления Транскорейской магистралью через р. Тумэньцзян (пров. Цзилинь)<sup>190</sup>, а строительство моста Благовещенск—Хэйхэ позволит существенно расширить пропускную способность транспортных магистралей на российской границе<sup>191</sup>.

В 2015 г. КЖК (Китайская железнодорожная корпорация) при участии властей северо-восточных провинций и АРВМ разработала «План создания сети железных дорог СВК в направлении РФ» общей протяженностью в 1,5 тыс. км<sup>192</sup>. Эта сеть железных дорог будет играть роль своеобразного моста, связующего северо-восточные провинции Китая с ДФО РФ. План строительства железных дорог предусматривал: прокладку пассажирской железной дороги Цицикар—Маньчжоули (640 км); реконструкцию железной дороги Суйфэньхэ—Муданьцзян (138,8 км); строительство магистрали Гулянь—

Логухэ (85 км); строительство мостов в Тунцзяне (общей протяженностью 33 км); расширение и реконструкцию железной дороги Фулитунь—Туцзян (180 км); строительство железной дороги Танванхэ—Цзяин (97 км) и участка железной дороги Хэбэй—Миншань (50 км); прокладку железной дороги Ханьцзяюаньцзы—Хумадо—Хэйхэ (324 км)<sup>193</sup>. В 2015 г. правительство пров. Хэйлуцзян разработало программу строительства 180 объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры на период до 2020 г.<sup>194</sup> Первая в Северо-Восточном Китае ВСЖД Дандун—Далянь, проходящая вдоль морского побережья, в 2015 г. ознаменовала открытие движения по железнодорожному коридору на востоке СВК протяженностью 1,3 тыс. км. Сегодня скорость движения поездов по ней составляет 200 км/ч, ежедневно по ней курсируют 24 пассажирских и 34 грузовых составов. ВСЖД построена как важная составляющая железнодорожного коридора на востоке СВК и вместе с ВСЖД Шэньян—Дандун и Харбин—Далянь входит в костяк железнодорожной сети, охватывающей центральную и южную части пров. Ляонин<sup>195</sup>. В 2016 г. продолжалась электрификация ветки Харбин—Маньчжоули, проводились работы по соединению железной дорогой пограничных городов Дуннин, Суйфэньхэ, Тунцзян и Хэйхэ<sup>196</sup>. 1 ноября 2016 г. был сдан в эксплуатацию первый электрифицированный участок, имеющей более чем 100-летнюю историю железнодорожной магистрали Харбин—Маньчжоули<sup>197</sup>. Этот участок, протяженностью 282 км, связывает Харбин с Цицикаром, проектная скорость движения поездов по нему составляет 160 км/ч. По заявлению руководства Китайской железнодорожной корпорации, к 2020 г. в РФ будут запущены в эксплуатацию новые грузовые железнодорожные маршруты из следующих городов КНР: Тяньцзинь, Тайюань (пров. Шаньси), Наньчан (пров. Цзянси), Наньнин (ГЧАР), Куньмин (пров. Юньнань), Нанкин (пров. Цзянсу)<sup>198</sup>.

В 2015 г. глава пров. Цзилинь Цзян Чаолян выступил с предложением о строительстве ВСЖД Хуньчунь—Владивосток. Хуньчунь расположен на расстоянии всего в 180 км от Владивостока, ежедневно более 1 тыс. россиян проезжали через г. Хуньчунь, однако на машине поездка в один конец занимала 5 ч. Строительство ВСЖД позволит не только стимулировать развитие туристических и торговых

отношений пров. Цзилинь и ДФО РФ, но и активизировать сотрудничество китайской провинции со странами Северо-Восточной Азии<sup>199</sup>.

В ноябре 2017 г. в рамках визита в КНР главы правительства РФ Д. Медведева министр РФ по развитию Дальнего Востока А. Галушка и генеральный директор компании China Railway Dongfang Group Цай Цзэминь (представлявший интересы Китайской железнодорожной корпорации) обсудили возможность продления строящейся ВСЖД Харбин—Муданцзянь до Владивостока. Согласно плану, высокоскоростная железнодорожная магистраль от Харбина в сторону российско-китайской границы к концу 2018 г. дойдёт до г. Муданцзянь. Для того, чтобы продлить ВСЖД до Владивостока, нужно построить ещё более 380 км пути и 12 железнодорожных станций (расстояние между Харбином и Владивостоком по прямой составляет около 500 км, а по автомобильным дорогам — от 740 до 860 км.)<sup>200</sup>. Планируется, что поезда смогут развивать скорость до 250 км/ч, и новую ВСЖД предполагается задействовать не только под пассажирское, но и под грузовое движение<sup>201</sup>. Технико-экономическое обоснование строительства ВСЖД Харбин—Владивосток планируется подготовить к IV Восточному экономическому форуму, который пройдёт в столице Приморья в сентябре 2018 г.<sup>202</sup> По предварительным расчётам, стоимость проекта составит около 19 млрд долл. На приграничных с Приморьем территориях КНР проживает более 65 млн человек, что потенциально создаёт достаточную загруженность для окупаемости проекта — только в 2016 г. Приморский край посетили около 0,5 млн граждан КНР<sup>203</sup>, и, по словам министра РФ по развитию Дальнего Востока А. Галушка, «принимая во внимание экономические возможности Владивостока и северо-восточных провинций КНР, данный проект будет успешен, а строительство железной дороги Харбин—Владивосток окажет положительное влияние на укрепление экономических связей и активизацию сотрудничества между Россией и Китаем»<sup>204</sup>.

В 2016 г. руководство пров. Цзилинь заявило о намерениях в течение ближайших 3 лет запустить международный железнодорожный маршрут, связывающий Чанчунь, Улан-Батор и ряд крупных российских городов. Чтобы справиться с растущим грузопотоком, в

2016 г. власти пров. Цзилинь активно проводили реконструкцию и расширение железнодорожного КПП Хуньчунь<sup>205</sup>. В 2013 г., после 12 лет бездействия российской стороны, были восстановлены незначительные грузовые перевозки по 100-километровой железной дороге Махалино—Камышева—Хуньчунь (юг Приморского края РФ, МТК «Приморье—2»<sup>206</sup>), чья реконструкция была одним из главных проектов, предусмотренных в формате РТИ (Расширенная Туманганская инициатива)<sup>207</sup>. При строительстве дороги ее пропускная способность планировалась на уровне 3 млн т в год<sup>208</sup>. В 2014 г. начались регулярные перевозки угля по этой дороге, и в 2016 г. по ней было перевезено 2 млн т грузов, из которых более 1 млн т пришлось на перевозки угля<sup>209</sup>. Магистраль Махалино—Камышева—Хуньчунь обладает огромным преимуществом: это единственный железнодорожный путь между провинцией Цзилинь и Приморским краем, имеющим выходы к Японскому морю. Магистраль позволяет осуществлять транзит грузов из Китая через порт Зарубино в Японию, РК и другие страны АТР<sup>210</sup>. Что касается пограничного перехода Хасан—Туманган, то объемы перевозок здесь пока не велики, а планы восстановления КПП связаны с реализацией проекта транспортировки угля по железнодорожной магистрали Хасан—порт Раджин (КНДР) протяженностью 54 км для последующей отправки в соседний южнокорейский порт Пхохан. В декабре 2014 г. китайский балкер *Xin Hong Bao Shi* доставил в Пхохан первую партию российского угля из порта Раджин<sup>211</sup>. Руководство РК рассматривает этот проект в качестве не только экономического, но и политического сотрудничества<sup>212</sup>. Развитие проекта позволит улучшить отношения между РК и КНДР, ускорить процесс объединения двух частей Корейского полуострова и в будущем обеспечить загрузку Транссиба товарами из РК, КНР и других стран АТР<sup>213</sup>.

Планы дальнейшего развития российско-китайской интеграции в области железнодорожного транспорта наталкиваются на серьезные инфраструктурные ограничения. На всем протяжении государственной границы между КНР и РФ (4,3 тыс. км) пока что *реально задействованы* лишь 2 построенных более 100 лет назад железнодорожных перехода. Это — Забайкальск—Маньчжоули и Гродеково—Суйфэньхэ, расстояние между которыми составляет 3,2 тыс. км. По-

этому план по созданию дополнительного круглогодичного мостового перехода через р. Амур (Хэйлунцзян, пров. Хэйлунцзян) уже давно стал актуальной задачей. Воплощение идеи строительства перехода сегодня связано с территорией ЕАО. В 2014 г. началось строительство моста Нижнеленинское—Тунцзян протяженностью 2,215 км, из них — 1,9 км на китайской стороне (финансирование строительства осуществляли Китайская железнодорожная корпорация и правительство пров. Хэйлунцзян<sup>214</sup>),<sup>215</sup>. Он протянется от Северного железнодорожного вокзала г. Тунцзян, соединится с железнодорожной веткой Нижнеленинское—Биробиджан и далее с ДВЖД<sup>216</sup>, а максимальная скорость движения поездов по мосту составит 100 км/ч<sup>217</sup>. В мае 2016 г. было полностью завершено строительство китайской части моста<sup>218</sup>, а российская сторона запланировала достроить свой участок<sup>219</sup> к июню 2018 г.<sup>220</sup> ЕАО активно развивает сотрудничество с приграничными районами провинции Хэйлунцзян через 3 пункта пропуска — Нижнеленинское, Амурзет и Пашково. Все КПП ЕАО открыты для грузового и пассажирского сообщения, созданы международные автомобильные маршруты от Биробиджана до китайских городов Цзямусы, Хэган и Ичунь. Действует автомобильный маршрут Биробиджан—Харбин (через пункты пропуска Нижнеленинское и Амурзет), а для грузового и пассажирского сообщения запущены автомобильные маршруты Биробиджан—Суйхуа (через КПП Пашково) и Биробиджан—Шуанъяшань (КПП Нижнеленинское).

Получают развитие железнодорожные перевозки из КНР в РФ через территорию Монголии<sup>221</sup>. В 2016 г. в АРВМ были построены 2 железные дороги, берущие начало в городах Фусинь (пров. Ляонин) и Тунляо (АРВМ) и заканчивающиеся в одной конечной точке — созданном в 1956 г. крупнейший на китайско-монгольской границе КПП Эрэн-Хото<sup>222</sup>, грузооборот которого в 2017 г. превысил 10 млн т<sup>223</sup>. 2 новые железные дороги заметно увеличили грузооборот континентальной железнодорожной магистрали Пекин—Эрэн-Хото—Замын-Ууд—Улан-Батор—Наушки<sup>224</sup>—Улан-Удэ—Иркутск, которая с 2016 г. вошла в фазу активной эксплуатации по западному маршруту на территории Монголии и РФ. Грузовые составы преодолевают 7,858 км до Иркутска за 132 часа (33 остановки), а для возвращения в Пекин поездка занимает 13 дней<sup>225</sup>. Для наращи-

вания объемов перевозок из РФ в КНР и в обратном направлении через территорию Монголии рассматриваются следующие проекты. На центральном направлении — электрификация и строительство вторых путей на 1,1 тыс. км участке Улан-Батор—Сайншанд—Замын-Ууд. На северном направлении — строительство 545 км железнодорожного пути Эрдэнэт—Овоот, строительство 215 км ветки Овоот—Арц Суурь с возможностью выхода на территорию РФ и стыковки с железной дорогой Кызыл—Курагино. На западном маршруте — модернизация железнодорожной магистрали для развития транзитных перевозок из РФ в направлении КНР, Пакистана и Индии. На восточном направлении — модернизация 239 км железнодорожного участка Чойбалсан—Эрцэнэв с перспективой развития транзита в направлении Хут—Бичигт<sup>226</sup>. С 30 октября по 2 ноября 2017 г. в Иркутске прошло трёхстороннее совещание представителей железных дорог и пограничных железнодорожных комиссий РФ, КНР и Монголии. Железнодорожники трёх стран приняли ряд решений, которые будут способствовать росту объёмов внешнеторговых перевозок и повышению их эффективности. Для ускоренной обработки грузов на межгосударственных пунктах пропуска России и Монголии для гружёных и порожних вагонов будет оформляться единая накладная, а при следовании группы вагонов или маршрута по такой накладной будет оформляться единый счёт-фактура. Также появится возможность возвращать по одной накладной до 20 порожних вагонов после перевозки нефти в сообщении Россия—КНР<sup>227</sup>.

С 2016 г. регулярными стали отправки контейнерных поездов из Китая в Европу через КПП Эрэн-Хото (АРВМ)<sup>228</sup>. В 2016 г. общее количество поездов, проследовавших из Китая в страны Евросоюза, составило 167, а в 2017 г. это количество возрастет до 400<sup>229</sup>. Однако с ростом объемов перевозки пропускные возможности монгольского железнодорожного транспорта на КПП стали немного отставать от предъявляемых к транспортировке объемов грузов<sup>230</sup>. С целью повышения пропускной способности железнодорожной сети Монголии в 2016 г. крупнейшая в мире китайская корпорация по строительству железных дорог CREC (China State Construction Engineering Corporation) заключила соглашение с правительством Монголии о модернизации железнодорожной магистрали по центральному мар-



шруту и строительстве новой железной дороги по восточному маршруту, а работы по модернизации и строительству будут осуществляться по китайским стандартам и технологиям<sup>231</sup>. На основе решений, принятых на полях саммита ШОС в Уфе (июль 2015 г.), в 2016 г. была разработана «Программа строительства Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» (КМРЭК), которая ориентирована на сопряжение инициатив ЭПШП (Китай), ЕАЭС (Россия), «Степной путь» (Монголия)<sup>232</sup> и будет стимулировать объединение российских и китайских железнодорожных магистралей с сетью железных и автомобильных дорог Монголии<sup>233</sup>.

## 1.2. Совместные автомобильные перевозки

Вторым по значимости в приграничном взаимодействии можно считать автомобильный транспорт, который является удобным и массовым. Автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с «Соглашением о международном автомобильном сообщении» от 1992 г., а в 1998 г. был подписан «Документ о порядке автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между РФ и КНР». В 2016 г. объем перевозок грузов автомобильным транспортом между РФ и КНР превысил 2 млн т, что составило незначительную часть в сравнении с общим объемом грузоперевозок между Россией и Китаем<sup>234</sup>. Основная причина заключается в неразвитости автодорожной сети ДФО РФ. Плотность сети автомобильных дорог с твердым покрытием в приграничных регионах России мала и составляет 6,6 км на 1 тыс. кв. км, что существенно ниже аналогичного показателя по РФ в целом — 31,7 км на 1 тыс. кв. км<sup>235</sup>. Техническое состояние автодорожной сети очень низкое, значительная часть дорог, построенных в 1980-х гг., не реконструировалась, поэтому пропускная способность транспортной сети и ее параметры не соответствуют современным требованиям по скорости, нагрузкам и безопасности движения. Некоторые автомобильные дороги не имеют альтернативного маршрута, не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. Резко проявляется дефицит пропускной способности дорожной сети на подходах к приграничным транспортным

узлам и морским портам. Низкий технический уровень дорог и чрезвычайно высокая интенсивность движения обуславливают увеличение себестоимости перевозок в 1,5 раза, а расход горючего на 40—50 % больше по отношению к аналогичным показателям центральных регионов РФ. Наряду с КПП, немаловажным звеном транспортной цепи являются дороги от магистральных железнодорожных и федеральных автомобильных трасс до государственной границы. На территории ДФО РФ автомобильные дороги от федеральных магистралей «Амур» (Чита—Хабаровск) и «Усури» (Хабаровск—Владивосток) до границы с КНР преимущественно имеют асфальтобетонное покрытие со значительными гравийными участками и принадлежат к III, IV категориям, по своим параметрам они не соответствуют нормам международных автомобильных магистралей. Имеются многочисленные деформации дорожного полотна (выбоины, проломы, просадки), часть дорог проходит через населенные пункты, что затрудняет движение и не позволяет развивать высокую скорость. В результате низкая пропускная способность дорог в значительной мере сдерживает не только развитие приграничного межрегионального сотрудничества, но и общую динамику развития торгово-экономических отношений с КНР. Необходима первоочередная модернизация автомобильных дорог, ведущих к КПП Пограничный—Суйфэньхэ, Полтавка—Дуннин, Краскино—Хуньчунь и Благовещенск—Хэйхэ. В то же время китайской стороной в последние годы были построены новые современные высокоскоростные автомобильные магистрали, налажено сквозное сообщение через всю территорию Китая с юга на север — от Сянгана до Тунцзяня и Хэйхэ. В СВК открыты скоростные автомагистрали Далянь—Хэйхэ, Маньчжоули—Суйфэньхэ, Муданьцзян—Хуньчунь, которые напрямую связывают города СВК с российскими КПП Благовещенск, Забайкальск, Гродеково и Краскино. В 2014 г. было открыто автомобильное движение по полностью реконструированной скоростной автомагистрали Чанчунь—Хуньчунь<sup>236</sup>. Новая скоростная автомагистраль, реконструкция которой обошлась в 3,5 млрд юаней (около 500 млн долл.), позволила значительно улучшить логистическую обстановку в Хуньчуне, являющегося воротами СВК для экспорта товаров в Россию и КНДР. Введение в эксплуатацию новой китайской

автомобильной магистрали и реконструкция маршрута Хуньчунь—Краскино—Славянка способствовали увеличению в 2015 г. объема грузооборота между двумя соседними приграничными городами на 25 %, стоимость которого составила 500 млн долл.<sup>237</sup> Сегодня через Харбин проходит более 300 дорог, связывающих его с другими населенными пунктами в пределах и за пределами пров. Хэйлунцзян<sup>238</sup>.

В соответствии с подписанной Программой сотрудничества на 2009—2018 гг. российская сторона намерена осуществить реконструкцию федеральной автомобильной дороги А-166 Чита—Забайкальск, строительство ветки федеральной трассы «Амур» от Амазара до пограничного перехода Покровка, прокладку и реконструкцию региональных автомобильных дорог Забайкальск—Приаргунск—Староцурухайтуй, Нерчинский завод—Олочи—Шивэй (участок автодороги Могойтуй—Сретенск—Олочи). Намечено повысить пропускную способность автомобильных дорог-подъездов к пунктам пропуска через государственную границу в Нижнеленинском, Амурзет<sup>239</sup>, Пашково (ЕАО), в том числе автодорог Биробиджан—Ленинское, Биробиджан—Амурзет, автомобильных подъездов к пограничным переходам в Пашково и Нижнеленинском. Изучаются вопросы об организации прямого автомобильного сообщения между Западной Сибирью и СУАР (Синьцзян-Уйгурский автономный район) через западный участок российско-китайской границы<sup>240</sup>.

В 2016 г. правительства Забайкальского края и АРВМ подписали Протокол о сотрудничестве по строительству железных и автомобильных дорог на приграничных территориях и развитию инфраструктуры пунктов пропуска. Эти направления включают строительство железной дороги Хайлар—Приаргунск через пограничный КПП Хэйшаньтоу—Староцурухайтуй и дорогу Мордагэ—Шивэй—Олочи, проведение реконструкции автомобильных дорог Староцурухайтуй—Приаргунск—Борзя и Лабудалинь—Хэйшаньтоу<sup>241</sup>. Принято решение о переводе КПП Староцурухайтуй—Хэйшаньтоу на 7-дневную рабочую неделю, об увеличении количества рейсов по маршруту Лабудалинь—Приаргунск до одного в день, изменении статуса КПП Олочи—Шивэй с грузового на пассажирский и введении 24-часового рабочего дня для таможи. В Приаргунском районе Забайкальского края планируется строительство приграничной тор-

говой зоны<sup>242</sup>. Китайская сторона запланировала большой объем работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог СВК, которые тесно связаны с сетью автодорог на территории Китая и могут быть использованы для транспортировки грузов между территориями РФ и КНР. На китайской территории началось строительство скоростной магистрали Маньчжоули—Дацин, которая свяжет крупный промышленный центр по нефтедобыче и нефтепереработке Дацин (пров. Хэйлунцзян) с пограничным переходом Маньчжоули (АРВМ), и автодороги Дуннин—Муданьцзян (пров. Хэйлунцзян), которая станет частью скоростной автотрассы Суйфэньхэ—Маньчжоули. Кроме того, китайской стороной намечено строительство автомобильной дороги от автомобильного КПП Хуньчунь до автодороги Хуньчунь—Тумэнь, выходящей на скоростную магистраль Хуньчунь—Чанчунь. Планами предусмотрена прокладка автомобильной дороги от КПП Логухэ до Мохэ (пров. Хэйлунцзян), реконструкция автодороги № 301 Маньчжоули—Хулунбуир (АРВМ) и шоссе Хэйшаньтоу—Лабудалинь (АРВМ). В результате реализации совместных планов на российско-китайской границе должны появиться 4 автомобильных перехода мощностью 4—6 млн т в год каждый<sup>243</sup>. Власти провинций СВК уделяют большое внимание развитию автомобильных КПП на границе с Россией. В 2014 г на самом крупном сухопутном КПП Маньчжоули был запущен в эксплуатацию международный пассажирский автовокзал, который обслуживает как внутренние, так и международные пассажирские маршруты. Этот многофункциональный комплекс, оборудованный 10 контрольными турникетами (4 — для международных рейсов, 6 — для внутренних), ежедневно обслуживает до 10 тыс. пассажиров<sup>244</sup>. На основе уже имеющихся маршрутов Маньчжоули—Забайкальск, Маньчжоули—Борзя новый международный автовокзал расширяет географию зарубежных поездок, добавив новые маршруты в Улан-Удэ, Читу и Чойбалсан (Монголия)<sup>245</sup>. В конце 2015 г. стартовал проект по расширению и модернизации автодорожного КПП Маньчжоули стоимостью 1,03 млрд юаней. Реализация проекта будет завершена в 2018 г., а пропускная способность этого перехода увеличиться с нынешних 3 млн до 10 млн т<sup>246</sup>. По пассажирскому и грузовому обороту КПП Дуннин неизменно является одним из ли-

дерев китайско-российских автомобильных КПП. В 2015 г. КПП пересекли более 700 тыс. человек, пограничный переход обработал 360 тыс. т грузов общей стоимостью 3,96 млрд долл. Для смягчения нагрузки на автомобильный переход Дуннин—Полтавка в 2016 г. на пункте досмотра грузов был введен 7-дневный 12-часовой режим работы без обеденного перерыва<sup>247</sup>. В 2016 г. в Хуньчуне закончилось строительство международного узла автодорожных грузовых перевозок площадью 631 тыс. кв. м. На КПП Хуньчунь—Краскино были приняты меры по взаимному облегчению и ускорению прохождения таможенных процедур. Если раньше проезд через КПП был разрешен только для грузовиков и пассажирских автобусов вместимостью более 8 мест, то теперь его могут осуществлять любые легковые автомобили<sup>248</sup>. В Хуньчуне состоялась открытие трансграничного автомобильного маршрута грузовых перевозок, который соединяет Чанчунь с Владивостоком. Автомобильный маршрут общей протяженностью 865,8 км берет начало в комплексной беспошлинной зоне «Синлун» (г. Чанчунь) и завершается во Владивостоке. На сегодня этот путь считается самым длинным прямым маршрутом грузовых перевозок из пров. Цзилинь в Россию<sup>249</sup>.

В Программе регионального сотрудничества на 2009—2018 гг. намечалось строительство КПП в районе предполагаемого строительства моста через р. Амур в районе Благовещенск—Хэйхэ<sup>250</sup>, примыкающей к КПП автодороги, грузового причала и терминала, а также создание и организация совместной деятельности логистических комплексов в Благовещенске и Хэйхэ. Строительство высокоскоростного автодорожного моста протяженностью 19,9 км через р. Амур (пров. Хэйлуцзян)<sup>251</sup>, соединяющего Благовещенск и Хэйхэ, после 28 лет российско-китайских переговоров началось в Амурской области в конце декабря 2016 г.<sup>252</sup> Общая длина подъездных дорог и моста составит около 20 км. Общая длина основного моста — 1283,8 м, ширина — 14,5 м, а конструкция будет представлять собой вантовый мост с низкими пилонами и двухполосной автомобильной дорогой<sup>253</sup>. Проект обойдется примерно в 2,47 млрд юаней (355,6 млн долл.)<sup>254</sup>, планируется подвести 11 км подъездных путей, а мост будет сдан в эксплуатацию в октябре 2019 г.<sup>255</sup> Стороны намерены создать совместное предприятие по эксплуатации моста, его

обслуживанию и сбору платы за проезд<sup>256</sup>. Китайские эксперты утверждают, что мост и вся соответствующая инфраструктура внесут неопределимый вклад в развитие Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» в рамках реализации инициативы председателя КНР о строительстве «пояса и пути»<sup>257</sup>.

Ожидается, что с 2020 г. ежегодная пропускная способность нового автомобильного моста составит 3 млн т грузов и более 3 млн пассажиров<sup>258</sup>. Сегодня транспортное сообщение между двумя городами осуществляется 16 судами на воздушной подушке, действует временная понтонная переправа<sup>259</sup>. 8 ноября 2016 г. на КПП Хэйхэ был сдан в эксплуатацию новый терминал пограничного и таможенного досмотра. Новый терминал включает 6 коридоров для прохождения границы, занимает площадь в 4879 кв. м и позволяет увеличить годовой пассажирооборот китайского КПП с 2 до 3 млн человек<sup>260</sup>.

Для ослабления нагрузки на железнодорожные магистрали Монголии в 2015 г. китайские компании приступили к строительству скоростного шоссе протяженностью 124 км от приграничного пункта Замын-Удд до провинциальной столицы Западного Гоби г. Саиншанд<sup>261</sup>. С окончанием строительства шоссе будет открыто движение по всей автомобильной магистрали протяженностью 660 км от монгольской столицы Улан-Батор до приграничного пункта Эрэн-Хото на китайско-монгольской границе. Новая магистраль позволит не только повысить пропускную способность КПП Эрэн-Хото—Замын-Удд, но и объединить автомобильные магистрали КНР, Монголии и России. В сентябре 2016 г. из ГЧАР через г. Тяньцзинь был открыт новый автомобильный маршрут в РФ через территорию Монголии, который на 2/3 сократил этот путь (до 3 дней) и снизил на 10 % себестоимость транспортировки грузов по сравнению с перевозками железнодорожным транспортом. Раньше для въезда на территорию РФ через КПП Суйфэньхэ—Гродеково железнодорожным составам приходилось преодолевать лишние 1 тыс. км. С введением в эксплуатацию нового автомобильного маршрута появилась возможность альтернативных железнодорожным автомобильных прямых перевозок из Тяньцзиня в Улан-Батор (Монголия) и Улан-Удэ (РФ)<sup>262</sup>.

### 1.3. Трансграничная авиационная инфраструктура

Авиационное сообщение между двумя странами осуществляется на основе межправительственного «Соглашения о воздушном сообщении между РФ и КНР» от 1991 г. и обновленного Соглашения от 1999 г. В Программе сотрудничества на 2009—2018 гг. ключевыми международными аэропортами для развития СВК были определены воздушные гавани городов Харбин, Шэньян, Чанчунь и Хух—Хото. Для ДФО РФ — Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Якутск. В рамках программы российская сторона также приступила к реконструкции аэропортов Читы, Краснокаменска и Благовещенска, намечены планы строительства аэропорта в Забайкальске, хотя у российской стороны в вопросах финансирования этой сферы отмечаются значительные трудности<sup>263</sup>. Китайская сторона начала работы по строительству аэропортов в городах Чанхай (пров. Ляонин), Суйфэньхэ, Фуюань, Удаляньчи, Ябули (пров. Хэйлунцзян), стала осуществлять комплексную реконструкцию и удлинение взлетно-посадочных полос в городах Хух-Хото, Харбин, Шэньян, Далянь, Чанчунь<sup>264</sup>. Провинциальные власти также приступили к строительству аэропортов в ряде городов СВК, которые прежде не имели своих аэродромов, — Байшань, Тунхуа и Байчэн (пров. Цзилинь), Мохэ и Дацин (пров. Хэйлунцзян)<sup>265</sup>. В 2016 г. в Суйфэньхэ (пров. Хэйлунцзян) началось строительство регионального аэропорта. Аэропорт будет оборудован курсо-гладисадной системой захода на посадку и будет располагать 6 стоянками для самолетов категории С, что позволит принимать такие пассажирские авиалайнеры, как Boeing 737 и Airbus A320. Аэропорт будет располагаться в 31 км к западу от центральной части Суйфэньхэ, общая площадь объекта составит 1,85 кв. км, а общий объем капиталовложений в его строительство — 1,2 млрд юаней (183 млн долл.). Аэропорт сможет ежегодно принимать 450 тыс. пассажиров и обрабатывать 3,6 тыс. т грузов<sup>266</sup>.

В рамках Программы сотрудничества предусматривается изучение возможности организации новых международных авиационных маршрутов из китайских городов Хух-Хото, Хайлар, Манчжоули,

Харбин, Чанчунь, Шэньян, Далянь, Муданьцзян, Цзямусы, Цицикар, Хэйхэ, Дацин в российские города Владивосток, Магадан, Читу, Улан-Удэ, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Южно-Сахалинск, Якутск, Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Томск. Намечено организовать прямое авиасообщение по маршруту Петропавловск-Камчатский—Далянь, Южно-Сахалинск—Пекин и Южно-Сахалинск—Харбин, Владивосток—Чанчунь<sup>267</sup>.

Харбинский международный аэропорт Тайпин определен китайским правительством в качестве ведущего аэропорта по развитию авиационного сообщения с Россией. По количеству авиационных маршрутов в РФ Харбин занимает 1-е место среди всех аэропортов СВК<sup>268</sup>. В 2013 г. из Харбина было открыто 11 новых авиационных маршрутов в российские города Хабаровск, Владивосток, Якутск, Южно-Сахалинск, Благовещенск, Челябинск, Иркутск<sup>269</sup>. В 2014 г. в Пекине действовало 1 тыс. логистических центров и предприятий, занимающихся торговлей с РФ. Более 60 % из них были предприятиями из пров. Хэйлунцзян, которые вынуждены были осуществлять доставку товара в Россию через Пекин. В 2014 г. из Харбина был открыт международный чартерный рейс Харбин—Москва транзитом через казахстанский г. Актобе, а с 2015 г. активизировались смешанные пассажирские и грузовые перевозки по маршрутам Харбин—Новосибирск, Харбин—Красноярск и Харбин—Екатеринбург—Москва<sup>270</sup>. За 2 года общая стоимость грузов, перевезенных чартерными авиарейсами по маршруту Харбин—Екатеринбург—Москва, превысила 400 млн долл., среднее время доставки посылок в Россию сократилось с 2 месяцев до 7 дней, объем грузооборота составил 30 % от общего количества посылок, которые отправляют в Россию китайские коммерсанты<sup>271</sup>. В апреле 2016 г. авиакомпания «Уральские авиалинии» открыла новый рейс между Харбином и Санкт-Петербургом с транзитной посадкой в Екатеринбурге. Новый рейс выполняется самолетом Аэробус А320 раз в неделю. Открытие рейса расширит географию международных полетов из аэропорта Харбина, откуда сегодня еженедельно совершаются 20 рейсов в города России<sup>272</sup>. В период 13-й пятилетки городские власти Харбина намерены создать «Международный воздушный Шелковый путь» в Россию<sup>273</sup>. Муниципальные власти Харбина планируют расширить



российско-китайские грузоперевозки в страны СВА и Северной Америки и готовы ввести льготное налогообложение с целью привлечения в аэропорт Харбина российских, иностранных авиакомпаний и логистических операторов<sup>274</sup>. В 2017 г. первая в пров. Хэйлунцзян авиакомпания Longjiang Airlines, базирующаяся в аэропорте Харбина, объявила об открытии международных рейсов в крупнейшие города российского Дальнего Востока<sup>275</sup>. В начале 2018 г. в аэропорте Харбина действовало 10 авиационных маршрутов пассажирских и грузовых перевозок в Россию, и по данному показателю он уступал только воздушной гавани Пекина<sup>276</sup>.

В 2013 г. было открыто регулярное международное авиасообщение по маршруту Маньчжоули—Чита. Рейс выполняется дважды в неделю, а полет длится всего 1 час (на автомобиле — 7—8 ч, а по железной дороге — более 10 ч). Также было установлено второе прямое регулярное авиасообщение между Маньчжоули и Иркутском. Рейсы выполняются дважды в неделю, а время полета составляет около 2 ч. В 2014 г. было открыто прямое авиасообщение между Владивостоком и Яньцзи (пров. Цзилинь), а также между Пекином и Екатеринбург, выполняемое китайской авиакомпанией Hainan Airlines<sup>277</sup>. С 2016 г. китайская бюджетная авиакомпания Juneyao Airlines начала выполнять полеты по маршруту Шанхай—Иркутск. Рейсы выполняются магистральными самолетами Airbus A-320 3 раза в неделю. Juneyao Airlines — бюджетная китайская авиакомпания, базируется в двух аэропортах Шанхая — Пудун (Pudong) и Хунцяо (Hongqiao) и специализируется на авиaperевозках внутри Китая и между странами Юго-Восточной Азии. В апреле 2016 г. самолеты авиакомпании «Якутия»<sup>278</sup> начали выполнять рейсы между Хабаровском и китайским г. Фуюань<sup>279</sup>. В апреле 2016 г. авиакомпания «Уральские авиалинии» открыла новый маршрут между Харбином и Санкт-Петербургом. Рейсы выполняются самолетом Airbus A320 с транзитной посадкой в Екатеринбурге. Открытие нового маршрута расширило географию международных полетов из аэропорта Харбина, откуда в 2016 г. еженедельно совершались 20 рейсов в города России<sup>280</sup>. В мае 2017 г. самолеты китайская авиакомпания Sichuan Airlines Airbus A321 стали выполнять рейсы по маршруту Харбин—Владивосток, который сегодня обслуживается также воздушными судами китай-

ского авиаперевозчика China Southern Airlines и российской авиакомпании «Аврора»<sup>281</sup>. В целях усиления связей районов Поволжья с городами региона дельты р. Янцзы ведутся переговоры о возможности открытия авиарейсов из Казани и других городов Поволжья в Чунцин и Ухань<sup>282</sup>. В 2016 г. авиакомпания Tianjin Airlines начала выполнять полеты по маршруту Тяньцзинь—Москва и планирует расширить маршрутную сеть за счет открытия рейсов в Иркутск и Улан-Батор<sup>283</sup>. В июне 2016 г. авиакомпания China Eastern Airlines начала выполнять рейсы из Шанхая в Санкт-Петербург, и к 2017 г. авиакомпания перевезла 20 тыс. пассажиров<sup>284</sup>. 7 апреля 2017 г. было открыто прямое пассажирское авиасообщение между Чанша (пров. Хунань) и Москвой. Ранее отправлявшимся из пров. Хунань в Россию пассажирам необходимо было делать остановку в Пекине или других городах, таких, как Гуанчжоу, Сиань и Урумчи<sup>285</sup>. В июне 2017 г. авиакомпания Tianjin Airlines открыла 2 прямых рейса: Тяньцзинь—Москва и Чунцин—Москва (из международного аэропорта г. Чунцин Цзянбэй)<sup>286</sup>. Оба маршрута обслуживаются пассажирскими самолетами Airbus A330<sup>287</sup>.

В 2015 г. ГУГАК и правительство СУАР подписали Протокол о развитии гражданской авиации, который предусматривает создание международного авиационного узла в аэропорту Урумчи. Было запланировано провести реконструкцию международного аэропорта Урумчи «Дивопу», построить вторую взлетно-посадочную полосу, обновить терминал и вспомогательные сооружения<sup>288</sup>. В результате реконструкции аэропорт Урумчи может превратиться в авиационный транзитный узел на маршруте Азия—Европа, а европейцам и россиянам из европейской части РФ больше не надо будет делать пересадку в аэропорту Пекина<sup>289</sup>, чтобы добраться до популярных южных курортов КНР Санья и Гуанчжоу<sup>290</sup>. В 2016 г. в воздушной гавани Урумчи действовали 33 китайских и иностранных перевозчика, из аэропорта осуществлялись полеты в 100 китайские и зарубежные города. Руководство СУАР рассчитывает, что пассажиропоток в воздушной гавани Урумчи возрастет с 20 млн в 2016 г. до 30 млн человек в 2020 г.<sup>291</sup> Сегодня авиалиния Урумчи—Москва пользуется популярностью, поскольку для привлечения большего количества клиентов цены на авиабилеты установлены довольно низкие.

В 2016 г. в г. Шигацзэ был открыт новый местный аэропорт, способный принимать авиалайнеры Boeing 737, а основным оператором стала авиакомпания China Southern Airlines. В 2017 г. в СУАР будут построены и сданы в эксплуатацию аэропорты в городах Корла и Хэтянь, в уездах Шачэ и Жоцян (Чарклык) и расширены еще 5 аэропортов<sup>292</sup>. Кроме того, в автономном районе идут подготовительные работы к строительству еще 7 новых аэропортов<sup>293</sup>. В начале 2017 г. в СУАР действовало 18 аэропортов и 9 авиакомпаний гражданской авиации<sup>294</sup> — по этому показателю автономный район лидирует среди 31 административной единицы провинциального уровня Китая, однако плотность воздушных портов в автономном районе, который занимает 1/6 часть территории КНР, остается по-прежнему достаточно низкой<sup>295</sup>. В 2016 г. через СУАР проходило 45 авиационных маршрутов, из которых 15 международных авиалиний приходилось на авиакомпанию China Southern Airlines. Маршруты авиакомпании охватывали все страны Центральной и Западной Азии<sup>296</sup>, а самыми протяженными перелетами стали авиарейсы до Санкт-Петербурга (Санкт-Петербург—Урумчи—Ланьчжоу), Москвы, Новосибирска и Стамбула<sup>297</sup>. В период 2016—2017 гг. руководство авиакомпании открыло в СУАР еще 15 международных маршрутов, а ГУГАК объявило о выдаче лицензии местной авиакомпании Urumqi Air, в планы которой входит организация прямых авиарейсов в регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ<sup>298</sup>.

В октябре 2017 г. началось строительство нового аэропорта Дуннин в г. Суйфэньхэ (пров. Хэйлунцзян), расположенном вблизи российско-китайской границы. Стоимость работ по возведению всей инфраструктуры регионального аэропорта площадью около 2 кв. км составляет 1,15 млрд юаней (174 млн долл.), и, ожидается, что он вступит в эксплуатацию в 2020 г. Мощности аэропорта позволяют ежегодно принимать 450 тыс. пассажиров и обрабатывать 3,6 тыс. т грузов, а взлетная полоса рассчитана на 4,8 тыс. взлетов и посадок в год. Региональная воздушная гавань Суйфэньхэ будет связана регулярными рейсами с такими китайскими городами, как Пекин, Шэньян, Далянь и Циндао, а также с городами Сибири и Дальнего Востока РФ<sup>299</sup>. В конце 2017 г. при поддержке Канцелярии по работе контрольно-пропускных пунктов при Госсовете КНР был одобрен

проект строительства международного аэропорта в г. Хэйхэ, и местные власти подписали соглашение с российской авиакомпанией «ИрАэро» о начале обмена чартерными рейсами<sup>300</sup>.

С целью развития российского направления местные власти АРВМ при помощи инвестиций авиакомпании Air China в 2015 г. учредили свою региональную авиакомпанию Inner Mongolia Airlines<sup>301</sup>. В августе 2016 г. международный аэропорт г. Ордос (АРВМ) открыл новый авиационный маршрут в Иркутск. Полеты совершаются дважды в неделю, а время в пути составляет 2,5 ч<sup>302</sup>. Для расширения приграничного сотрудничества с РФ в области развития гражданской авиации в 2015 г. правительство пров. Хэйлуцзян приняло решение о строительстве в Суйфэньхэ современного аэропорта. На территории аэропорта будут построены терминал площадью 4,5 тыс. кв. м и взлетно-посадочная полоса длиной 2,5 тыс. м<sup>303</sup>. Стоимость строительства аэропорта составит 944 млн юаней (153 млн долл.). Аэропорт вступит в строй в 2019 г., а в 2025 г. региональная воздушная гавань сможет ежегодно обрабатывать 3,6 тыс. т грузов и принимать более 450 тыс. пассажиров<sup>304</sup>. 3 июня 2017 г. был открыт авиационный маршрут между крупнейшими КПП на сухопутных границах Китая—Монголии и Китая—России — КПП Эрлянь—Хото и КПП Маньчжоули. Авиарейсы выполняются трижды в неделю региональной компанией «Хуася» по маршруту Хух-Хото—Эрлянь-Хото (транзитная пересадка)—Маньчжоули. КПП Эрлянь-Хото и Маньчжоули являются стратегически важными узлами Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия» в рамках инициативы «пояса и пути», и открытие этого авиационного маршрута имеет большое значение для повышения уровня открытости и доступности обоих КПП<sup>305</sup>.

#### **1.4. Модернизация портов, расширение морских и речных перевозок**

Задача комплексного развития приграничной инфраструктуры подразумевает необходимость расширения существующих портовых мощностей на Дальнем Востоке одновременно с ростом грузооборота железнодорожного сообщения региона. Сегодня на побережье

Дальнего Востока расположено 22 порта. Через них проходит более 95 % внешнеторгового грузопотока ДФО РФ, а на долю стран ЮВА (КНР, Япония, РК, Сингапур) приходится около 90 % объема грузовых перевозок. Крупнейшими транспортными узлами являются Владивосток, Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань<sup>306</sup>. Основная часть экспорта нефтепродуктов приходится на порт Находки, частично — на порты Владивостока, Славянки, Советской Гавани, а уголь в основном экспортируется через порты Ванино, Восточный, Посьет. Учитывая ограниченную пропускную способность континентальной транспортной инфраструктуры СВК, перспективы развития транзитного потенциала морских портов ДФО РФ связаны с развитием контейнерных перевозок из СВК через российские порты (прежде всего, Владивосток, Восточный, Находка, Зарубино и Славянка)<sup>307</sup> в Японию, США и Канаду<sup>308</sup>.

В рамках РТИ китайская сторона продолжает активно инициировать план прорыва в сфере регионального сотрудничества на р. Тумэньцзян (Туманган). КНР готова создать свободный порт в районе р. Тумэньцзян, что создает кратчайший путь к Японскому морю через приграничную зону с участием РФ и КНДР<sup>309</sup>. Первоначальная цель — создание зоны свободной торговли в районе г. Хуньчунь и российского поселка Хасан, прокладка пограничной автомобильной дороги Цюаньхэ (КНР)—порт Раджин (КНДР). Проект был одобрен правительством КНР, а строительство автомагистрали Цюаньхэ—Фанчуань и железной дороги Хуньчунь—Хасан было включено в «План развития СВК». В конце мая 2017 г. регулярная морская пассажирская линия впервые связала Владивосток с портом Раджин (КНДР). Первым рейсом китайского судна *Man Gyong Vong* воспользовались туристы из КНР<sup>310</sup>. Судно будет курсировать по новому маршруту раз в неделю, а основными пассажирами станут китайские туристы, которые за одну поездку смогут побывать как в Приморье, так и в КНДР. Сегодня много китайских компаний заинтересованы в продвижении данного маршрута, поэтому на территории КНР была запущена реклама этой паромной линии<sup>311</sup>.

Сегодня планы создания сухопутно-морского маршрута из СВК в страны СВА связаны с развитием приморского порта Зарубино и превращением порта в ключевое звено транзитных перевозок<sup>312</sup>.

В 2014 г. возобновилась эксплуатация морского и наземного международного транспортного коридора по суше и морю по маршруту Хуньчунь—Зарубино (РФ)—Сокчхо (РК), приостановленная в 2010 г.<sup>313</sup> Это первый кратчайший маршрут из пров. Цзилинь до Японского моря (585 км), который напрямую соединяет СВК, Дальний Восток РФ и восточное побережье РК. Также было открыто движение по второму сухопутно-морскому маршруту Хуньчунь—Зарубино—южнокорейский порт Пусан, являющийся пятым по величине международным перевалочным портом мира. Сегодня по маршруту Хуньчунь—Зарубино—Ниигата (Япония) ежемесячно выполняются 3 регулярных контейнерных рейса. Раньше грузы из пров. Цзилинь перевозились в китайский порт Далянь, а затем транспортировались на судах в Ниигату, но этот маршрут был почти в 2 раза длиннее маршрута Зарубино—Ниигата. Общая протяженность нового маршрута — около 900 км. Сухопутная часть маршрута Хуньчунь—Махалино—порт Зарубино составляет всего 65 км, а морская часть Зарубино—Ниигата — 820 км. Время в пути не превышает 40 ч<sup>314</sup>. В 2014 г. открылся первый еженедельный морской российско-китайский контейнерный маршрут из порта Нинбо (Восточный Китай) в российский порт Восточный. Контейнеры после прибытия в российский порт перегружаются на железную дорогу и отправляются в страны Европы<sup>315</sup>.

С апреля 2016 г. грузовые поезда стали еженедельно отправляться из Суйфэньхэ в порты Владивостока/Восточный, откуда контейнеры через 6 дней доставлялись в корейские порты Пусан и Донхэ морским путем<sup>316</sup>. Протяженность маршрута Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток короче по сравнению с маршрутом Харбин—Далянь, что позволяет сокращать время доставки в среднем на 2—3 дня. Таким образом, срок доставки в РК сокращается до 4 дней, в Японию — до 5 дней. Транзит через территорию РФ осуществляется с упрощенной процедурой оформления документов, а сокращение срока перевозок и упрощение формальностей позволяют снизить себестоимость перевозок<sup>317</sup>.

В апреле 2017 г. был введен в эксплуатацию новый железнодорожный/морской транспортный коридор из пров. Хэйлунцзян. Грузы из провинции СВК через КПП Суйфэньхэ перевезли по россий-

ской железной дороге до порта Восточный (Находка), а затем морским путем в китайский порт Тайцан (пров. Цзянсу). Китайское грузовое судно с 290 стандартными контейнерами покинуло порт Восточный и через 6 дней прибыло в Тайцан, а затем контейнеровоз вернулся в российский порт<sup>318</sup>. Планируется, что по этому морскому транспортному пути из Дальнего Востока РФ в приморские районы на востоке Китая будет поставляться зерно, нефтехимические продукты, крахмал, строительные материалы, изготовленные в пров. Хэйлунцзян, а из Китая в ДФО станет отправляться электроника, текстиль и другие виды продукции легкой промышленности. Оператором грузовых перевозок между портами двух стран выступает китайская логистическая компания г. Суйфэньхэ (пров. Хэйлунцзян), и, согласно планам, рейсы по маршруту будут выполняться 3 раза в месяц. Запуск маршрута Восточный—Тайцан предоставит пров. Хэйлунцзян возможность расширить торговые связи с районами Восточного и Южного Китая, сократить вдвое время транспортировки и обеспечит расширение экономического сотрудничества Приморского края не только с пров. Хэйлунцзян, но и с более развитыми регионами дельты рек Янцзы и Чжуцзян<sup>319</sup>.

Важным направлением российско-китайского сотрудничества в области морского и речного транспорта стали соглашения, которые заключаются как на уровне регионов Китая и субъектов РФ, так и совместных инвестиционных соглашений между российскими и китайскими предприятиями и компаниями. Например, районы в бассейне верхнего и среднего течения р. Янцзы и федеральные округа на побережье р. Волга учредили совет и разработали механизм регионального сотрудничества «Волга—Янцзы»<sup>320</sup>. В октябре 2016 г. китайская компания Poly International и АО «Арктический транспортно-промышленный узел «Архангельск» подписали соглашение по проекту строительства нового глубоководного порта в Архангельске с возможностью круглогодичного захода крупнотоннажных судов. Перспективный грузооборот Архангельского глубоководного порта к 2030 г. составит 30 млн т, что позволит оптимизировать логистику грузов, следующих с Урала и из Сибири за счет сокращения на 800 км железнодорожного плеча доставки и стоимости доставки этих грузов к новому северному порту. Новый порт позволит сфор-

мировать более привлекательный альтернативный маршрут движения экспортных и импортных грузопотоков в направлении Европы и стран АТР (в первую очередь, Китая)<sup>321</sup>.

## 1.5. Сотрудничество в энергетической сфере

Современная газопроводная система Китая способна обеспечить, главным образом, восточные и юго-восточные провинции КНР, а на северо-востоке страны она недостаточно развита, хотя потенциал потребления газового рынка провинций СВК весьма велик. В СВК проживает свыше 10 % населения Китая, расположены крупные промышленные производства, потребление газа в зимнее время по сравнению с летним периодом возрастает втрое<sup>322</sup>. После 10 лет переговоров 21 мая 2014 г. во время официального визита президента РФ В. Путина в КНР российский «Газпром» и КННК (Китайская национальная нефтегазовая корпорация) подписали договор на поставки газа в Китай<sup>323</sup>. Общая цена контракта, заключенного на 30 лет, составляет 400 млрд долл.<sup>324</sup>, а ежегодно с мая 2019 г. в КНР будет экспортироваться 38 млрд куб. м газа<sup>325</sup> (с возможным ростом до 64 млрд куб. м)<sup>326</sup>. Российский газ будет поставляться по отводу от газопровода «Сила Сибири» с Чаяндинского (юг Якутии) и Ковыктинского (Иркутская область) газовых месторождений<sup>327</sup>, а общая протяженность российско-китайского газопровода составит 4 тыс. км<sup>328</sup>. Российская часть газопровода будет пересекать границу в районе Дальнереченска, а далее природный газ будет экспортироваться в СВК, города региона Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй и промышленные центры дельты р. Янцзы<sup>329</sup>. Во время проведения в Пекине международного форума «один пояс — один путь» (14—15 мая 2017 г.) председатель правления «Газпрома» А. Миллер заявил, что до конца 2017 г. российская сторона планирует подписать основные условия поставки природного газа по отводу от газопровода «Сила Сибири»<sup>330</sup>. В 2015 г. ГКРР утвердил проект строительства китайского участка восточной линии китайско-российского газопровода. Газопровод будет состоять из трех участков. *Северный участок*: г. Хэйхэ—уезд Чанлин (пров. Цзилинь) с ответвлением Чанлин—



Чанчунь; *Центральный*: уезд Чанлин—уезд Юнцин (пров. Хэбэй); *Южный*: уезд Юнцин—Шанхай<sup>331</sup>. Газопровод на территории Китая из г. Хэйхэ (пров. Хэйлунцзян) пройдет через 9 регионов КНР — провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, АРВМ, провинции Ляонин, Хэбэй, г. Тяньцзинь, провинции Шаньдун, Цзянсу до Шанхая<sup>332</sup>. В конце октября 2017 г. был достигнут важный прогресс в строительстве китайско-российского отвода от газопровода «Сила Сибири» — была завершена проходка первой нитки подводного туннеля для восточного маршрута китайско-российского газопровода<sup>333</sup>. Нитка протяженностью 1139 м проходит под р. Амур (Хэйлунцзян) между городами Благовещенск и Хэйхэ<sup>334</sup>. Строительство нитки велось методом щитовой проходки — на двух берегах реки были устроены вертикальные шахты, необходимые для ведения проходческих работ. Всего будет сооружено 2 подводные нитки, а после завершения их строительства в каждой из них будет проложен трубопровод диаметром 1420 мм<sup>335</sup>.

Накануне открытия 22-го саммита АТЭС в ноябре 2014 г. в Пекине во время встречи президента РФ В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина руководители «Газпрома» и КННК подписали меморандум в сфере поставок газа из РФ в КНР по западному маршруту (газопровод «Алтай») и рамочное соглашение между компаниями о поставках природного газа<sup>336</sup>. Руководство «Газпрома» отмечает, что в среднесрочной перспективе объемы транспортировки газа в КНР по двум маршрутам превысят объемы российского экспорта газа в страны ЕС<sup>337</sup>. Западный маршрут станет приоритетным направлением российско-китайского сотрудничества в области транспорта и энергетики. Газопровод по западному маршруту из района газовых месторождений Западной Сибири (Новый Уренгой—Томск—Новосибирск—Барнаул—Бийск) протянется до СУАР (район Цзикэпулинь округа Алтай<sup>338</sup>), где соединиться с китайским магистральным газопроводом «Запад—Восток»<sup>339</sup>. Общая протяженность газопровода составит около 2,7 тыс. км, ежегодный объем поставок газа в течение 30 лет запланирован в размере 30 млрд куб. м,<sup>340</sup> а введение в эксплуатацию газопровода запланировано на 2020 г.<sup>341</sup> Российская сторона не отказывается от возможности экспорта СПГ (сжиженного природного газа) в КНР из месторождений

«Владивосток-СПГ» и «Сахалин-2»<sup>342</sup>. Поскольку газопровод Сахалин—Хабаровск—Владивосток уже построен и недозагружен, в феврале 2017 г. «Газпром» приступил к переговорам с КННК о ежегодных поставках 15 млрд куб. м газа в Китай по газопроводу с Сахалина (Южно-Кириновское газоконденсатное месторождение), которые могут стать дополнительными к поставкам газа по восточному маршруту<sup>343</sup>.

В декабре 2015 г. во время проведения 14-го саммита глав правительств стран-членов ШОС представители Фонда Шелкового пути подписали соглашение с российским производителем СПГ — компанией «Новатэк» соглашение о приобретении 9,9 % акций проекта «Ямал СПГ» по сжижению природного газа<sup>344</sup> и предоставлении компании «Новатэк» кредита на сумму 730 млн евро (около 790 млн долл.) сроком на 15 лет для финансирования проекта<sup>345</sup>. Реализация сделки начнется после вступления в силу межправительственного соглашения<sup>346</sup>, и, по мнению китайской стороны, объем импорта сжиженного природного газа с месторождения в Ямале в 2018 г. может удовлетворять 1,6 % потребности КНР в природном газе, которая в 2018 г. оценивается в 257 млрд куб. м<sup>347</sup>. В 2015 г. были достигнуты договоренности о переходе на расчеты в национальных валютах в долгосрочных нефтяных и газовых контрактах «Роснефти» и КННК<sup>348</sup>. Российско-китайские газовые контракты рождают реальную возможность при технологической и финансовой помощи КНР приступить к практической реализации программ освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ. Кроме того, по мнению экономистов Высшей школы экономики, реализация газовых контрактов с КНР позволит ежегодно увеличивать ВВП РФ на 0,2 %, а эксперты Минэкономразвития называют цифру в 0,3—0,4 %<sup>349</sup>.

В связи с увеличением перекачки нефти по российско-китайскому нефтепроводу Сковородино—Дацин объемы перевозки нефтепродуктов по ДВЖ снизился, что предоставляет возможность российскому железнодорожному и автомобильному транспорту нарастить объемы экспорта газа из РФ. Контейнеры для транспортировки КПП являются эффективным средством при континентальной транспортировке в условиях отсутствия газопроводной сети. Емкости выдерживают давление в пределах 200—250 бар, а цилиндры свя-

заны в один модуль (контейнер), что делает их пригодными к перевозке большого количества газа на одной железнодорожной или автомобильной платформе. Вариант транспортировки КПП в провинции СВК по российским дорогам не требует привлечения инвестиций в строительство инфраструктуры, поскольку при перевозке КПП используются уже имеющаяся дальневосточная железнодорожная сеть и автомобильные дороги, примыкающие к приграничным провинциям и позволяющие связать газовые месторождения РФ с китайскими потребителями. В конце 2015 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули была осуществлена тестовая железнодорожная поставка российского КПП, а в феврале 2017 г. через КПП было перевезено 32,5 т КПП и начались регулярные поставки КПП из России в Китай с перевалкой на этом пограничном переходе<sup>350</sup>. В июле 2014 г. на китайско-российской границе первая российская автоцистерна с 11 т КПП пересекла КПП Полтавка—Дуннин<sup>351</sup>, в январе 2016 г. по понтонному мосту через реку Амур в районе КПП Тунцзян—Хайюйдао из РФ в Китай было переправлено 190 т КПП, и китайская сторона в дальнейшем планирует ежемесячно ввозить из РФ более 100 т КПП<sup>352</sup>. Реализация плана переброски КПП в КНР может продуцировать и макроэкономический эффект для РФ — после введения в эксплуатацию магистрального российско-китайского газопровода перевозку КПП без труда можно будет переориентировать на морские экспортные перевозки в юго-восточные провинции Китая и страны АТР.

В 2011 г. состоялся ввод в эксплуатацию нефтепровода от Сковородино (РФ) до китайского г. Дацин (через пограничный пункт Мохэ) с ежегодной пропускной мощностью в 15 млн т нефти<sup>353</sup>. Протяженность российского участка нефтепровода составила около 70 км, а китайского — свыше 960 км<sup>354</sup>. Во время работы Международного экономического форума в Санкт-Петербурге (2013 г.) руководство Китайской национальной нефтегазовой корпорации и «Роснефти» договорились об увеличении в течение 25 лет объема прокачки нефти по российско-китайскому нефтепроводу до 360 млн т, а общая стоимость поставок оценивается в 270 млрд долл.<sup>355</sup> Во время 22-го саммита АТЭС (Пекин, 2014 г.) было подписано соглашение по временному изменению объемов поставки российской нефти в

КНР на период 2015—2017 гг., которое предусматривает увеличение ежегодных объемов перекачки нефти на 5 млн т<sup>356</sup>. В 2016 г. объем поставок нефти из России в Китай по этому нефтепроводу составил 16,5 млн т, а всего в период с января 2011 г. по ноябрь 2017 г. было перекачено 105 млн т нефти<sup>357</sup>. 12 ноября 2017 г. было завершено строительство второй ветки российско-китайского нефтепровода, общая протяженность которой составляет 941,8 км. Данный нефтепровод был введен в эксплуатацию 1 января 2018 г., что позволит увеличить ежегодный объем российской нефти, экспортируемой в КНР через нефтепровод, с 15 млн т до 30 млн т. За строительство ветки и последующим ее управлением и обслуживанием ответственна дочерняя компания Китайской национальной нефтегазовой корпорации — Компания по строительству и управлению трубопроводами<sup>358</sup>.

В настоящее время экспортные поставки углеводородов компании «Роснефть» в КНР также осуществляются танкерами из российского порта Козьмино<sup>359</sup>. В 2016 г. Россия стала важнейшим поставщиком нефти для Китая, опередив Саудовскую Аравию — объем экспорта нефти из РФ в КНР увеличился почти на 10 млн т и составил 52,5 млн т<sup>360</sup>. В январе 2017 г. «Роснефть» и КННК подписали соглашение о продлении 5-летнего контракта на поставку нефти от 2013 г. еще на 5 лет и увеличении объемов поставок нефти на 30 % — до 10 млн т в год<sup>361</sup>. Объем поставок нефти транзитом через территорию Казахстана в период 2017—2024 гг. составит 70 млн т<sup>362</sup>. Российская компания «Роснефть» стала лидером поставок нефтепродуктов в КНР: в период 2005—2016 гг. компания экспортировала в Китай в рамках долгосрочных контрактов более 186 млн т нефтепродуктов на общую сумму более 95 млрд долл.<sup>363</sup> «Роснефть» и КННК совместно планируют построить в Тяньцзине НПЗ (нефтеперерабатывающий завод) мощностью 16 млн т, из которых 9,1 млн т нефти будет поставляться российской компанией по нефтепроводу ВСТО (нефтепровод «Восточная Сибирь — Тихий океан»)<sup>364</sup>. Роснефть получит 49 % акций НПЗ, а глубина переработки нефти составит около 95 %. В последние годы китайские инвестиции активно направляются в российскую нефтяную отрасль. В конце 2016 г. было заключено соглашение о приобретении Фондом «Шелкового пути» (Silk Road

Fund) 10 % акций российской нефтехимической компании<sup>365</sup> «Сибур»<sup>366</sup>, а китайская компания Beijing Gas Group купила 20 % акций дочерней компании Роснефти группы «Верхнечонскнефтегаз», которая владеет Верхнечонским нефтегазоконденсатным месторождением с разведанными запасами в 173 млн т нефти и газового конденсата и 115 млрд куб. м<sup>367</sup>. Текущий уровень добычи нефти месторождения составляет 8,5 млн т в год, а сумма контракта — 1,1 млрд долл.<sup>368</sup>

В последние годы российско-китайские экономические отношения вступили в этап стремительного развития, основанного на «всеобъемлющем партнерстве и стратегическом взаимодействии». Особое место принадлежит приграничному транспортному сотрудничеству, которое является объективно обусловленным и закономерным этапом на пути стремительного развития экономических связей между сопредельными странами. Активные внешнеэкономические связи требуют адекватного транспортного обслуживания и предоставления качественных услуг по перемещению грузов и пассажиров. Приходится констатировать, что в силу провала всех российских программ по развитию Дальнего Востока транспортная сеть ДФО РФ сегодня не способна должным образом обеспечить перевозку возрастающих объемов российско-китайской торговли. Низкое качество региональных транспортных коммуникаций усиливает разрозненность внутреннего экономического пространства восточной части страны, снижает возможность взаимодействия с западными российскими регионами и Китаем, что превращает Дальний Восток РФ в неконкурентоспособный маршрут на региональном и международном рынке транспортных услуг. Следует признать, что Россия при многократном заявлении о значимости азиатского вектора своей экономической и инвестиционной политики до сих пор не имеет четкой стратегии развития своих восточных территорий.

Ситуация может измениться после того, как в конце 2014 г. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока внесло в правительство законопроект, предполагающий введение целого ряда преференций для ТОР (территория опережающего развития) с особым налоговым режимом в Сибири и Дальневосточном регионе. Ведется поиск и продолжается разработка других эффективных моделей экономи-

ческого развития восточной части РФ. В частности, правительство РФ приняло решение о создании Фонда развития Дальнего Востока и Байкальского региона, предназначенного для финансирования развития дальневосточной инфраструктуры. Следует подчеркнуть, что развитие российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции, являющейся ключевым условием укрепления экономических взаимосвязей между двумя дружественными странами зависит от готовности и способности российского правительства фундаментально заняться развитием своих дальневосточных территорий, и транспортного комплекса ДФО РФ в первую очередь.

## **Глава 2**

# **ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ РФ—КНР: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

---

---

### **2.1. Императивы формирования российского транспортного коридора Европа—Азия**

Процесс глобализации — ключевое явление современной мировой экономики, в котором важную роль играет транспорт. Об этом свидетельствуют многочисленные международные соглашения и программы, проекты создания трансконтинентальных магистралей между двумя экономическими полюсами — Европой и странами АТР. Опыт функционирования региональных объединений доказывает, что их наиболее прочной основой является транспортная интеграция, которая, по общему мнению участников Беооского экономического форума (2016 г), станет важным стимулом для поддержания глобального экономического роста. Евразийская инфраструктурная интеграция может стать естественным продолжением региональных интеграционных процессов и должна опираться на существующие региональные объединения (ЕАЭС, ШОС, АТЭС, АСЕАН, GMSEZ)<sup>369</sup>, в рамках которых уже накоплен определенный опыт интеграционного сотрудничества.

Согласно большинству оценок, с начала XXI в. наиболее интенсивное развитие торговли наблюдается между рынками стран АТР и Европы. Составляющей частью национального дохода РФ мог бы стать экспорт транспортных услуг, позволяющих получать России

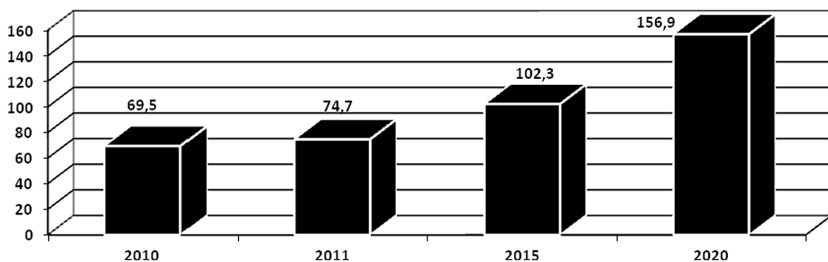
доходы от осуществления транзитных перевозок в направлении страны АТР—Европа по своей территории. Россия имеет на своей территории главные узлы МТК (международный транспортный коридор)<sup>370</sup>, а территория ДФО РФ расположена на перекрестке континентальных транспортных евроазиатских маршрутов. Российская транспортная транзитная с точки зрения логистики *теоретически* обладает рядом преимуществ. РФ обладает уже действующей системой транзитных коридоров (хотя и с недостаточной пропускной способностью), а территория РФ представляет собой единое правовое, экономическое и административное пространство. Транзитные коридоры РФ проходят в освоенных районах с развитой инфраструктурой, тогда как международные альтернативные транзитные пути порой проходят по пустынным и необжитым местам<sup>371</sup>. Прокладка альтернативных маршрутов, зачастую, требует поиска сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов. Сухопутный транзит через территорию России более безопасен по сравнению с морским транспортом. В 2016 г. около 80 % мировой торговли осуществлялась через 30 крупнейших портов мира, которые работали с максимальной нагрузкой<sup>372</sup>. Риски, связанные с пиратскими нападениями, увеличивают страховые платежи перевозчиков, что ведет к удорожанию контейнерного транзита морем<sup>373</sup>. Использование альтернативного морского маршрута через мыс Доброй Надежды ведет к увеличению сроков доставки и, как следствие, повышению стоимости перевозок. В такой ситуации основным конкурентным преимуществом перевозок через территорию РФ становится фактор времени доставки. Есть определенные виды грузов, для которых сроки транспортировки определяют качество и конечную цену товара. В случае коренной модернизации транспортной системы РФ и резкого повышения ее пропускной способности, осуществления оптимальной и сбалансированной тарифной политики и выполнения остальных требований, предъявляемых к международным транзитным перевозкам, континентальные транспортные перевозки из стран АТР в Европу по Транссибирской магистрали могли бы стать сопоставимы с морскими и примерно вдвое быстрее морского транзита через Суэцкий канал.



## 2.2. Негативные факторы, препятствующие полноценному встраиванию России в евразийский рынок транзитных грузоперевозок

Распад Советского Союза и последующие кризисные явления в экономике России, процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве привели к тому, что российская транспортная инфраструктура в последние десятилетия практически не развивалась. Сегодня она находится в крайне неудовлетворительном состоянии и деградирует вследствие предыдущего недофинансирования и недостаточного объёма капиталовложений в её развитие, содержание и ремонт<sup>374</sup>. Техническое состояние железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок — коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения<sup>375</sup>. Пропускные способности транспортировки транзитных грузов западного полигона Транссиба ограничены по объемам, в последние 10 лет на восточном полигоне нагрузка на сеть Транссибирской магистрали увеличилась почти в 2 раза — с 340 млрд до 570 млрд т/км в год. И продолжает расти, несмотря на общее падение перевозок в период 2013—2015 гг. В 2015 г. протяженность участков с лимитированной провозной способностью на восточном полигоне Транссиба составляла 3,2 тыс. км. В случае недостаточных объемов инвестиций на их реконструкцию к 2018 г. общая протяженность этих участков достигнет уже 8,1 тыс. км, составив 75 % протяженности всей сети полигона магистрали. Железнодорожная инфраструктура — самая изношенная часть хозяйства ОАО «РЖД»<sup>376</sup>. В 2016 г. уровень износа основных фондов составлял 86 %, а существующие объемы инвестиций ОАО «РЖД», направляемые на их восстановление, не свидетельствуют о возможности решения этой проблемы в ближайшее время. Недофинансирование ремонта путей грозит еще большим снижением скорости движения на сети (219 км/сутки в 2015 г.) и ростом числа аварий<sup>377</sup>. Как следствие, не выдерживается фактор сокращения времени перевозки, что превращает сухопутный вариант российского сегмента евразийского транзита в неконкурентоспо-

собный<sup>378</sup>. В отличие от двухпутной и электрифицированной Транссибирской магистрали значительная часть углевозного БАМа является однопутной дорогой с неэффективной тепловозной тягой, которая упирается в дальневосточный порт Ванино. Этот порт специализируется на вывозе угля и совершенно не приспособлен для приемки массовых транзитных контейнерных грузов<sup>379</sup>. Практически исчерпаны транзитные пропускные способности железнодорожной инфраструктуры в дальневосточном направлении, а ветки к портам ДФО РФ через несколько лет будут в 2—3 раза ниже пропускной способности интенсивно развивающихся морских портов (график 2).



**График 2.** Объем перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом через порты ДФО по данным ДВЖД (млн т). *Источник:* Дробышева И. Логика логистики. URL: <http://www.rg.ru/2013/09/27/logika.html>. *Примечание:* Грузооборот портов Дальнего Востока РФ в 2016 г. уже составил 185,5 млн т.

Развитие новых экспортных направлений на Дальнем Востоке РФ зависит от решения проблем железнодорожных перевозок, а также эффективной работы портовой инфраструктуры. Сегодня в ДФО РФ сохраняется несогласованность во взаимодействии портов и железных дорог. На Дальнем Востоке железнодорожная инфраструктура припортовых станций за последние десятилетия фактически не развивалась. Отсутствие крупных сортировочных станций, грузовых дворов затрудняет работу железнодорожного и морского транспорта, вызывая постоянные пробки на подъездах к портам и большие непроизводительные простои вагонов<sup>380</sup>. По оценкам экспертов Высшей школы экономики, «пропускные способности рос-

сийской инфраструктуры в направлении Дальнего Востока практически исчерпаны»<sup>381</sup>. В 2014 г. бывший президент ОАО «РЖД» В. Якунин на встрече с коллективом ДВЖД в Хабаровске признал, что «идуший в дальневосточные порты грузопоток оказывает большую нагрузку на железную дорогу при существующих инфраструктурных ограничениях»<sup>382</sup>.

С начала XXI в. мировая структура перевозимых грузов претерпела значительные изменения. Ускоренными темпами возросли объемы контейнерных перевозок, и за последние 10 лет они увеличились вдвое. В 2005 г. доля контейнерных грузов в общем объеме мировых грузоперевозок составляла 55 %. Согласно прогнозам международных экспертов, к 2018 г. эта доля возрастет до 70 %<sup>383</sup>. РФ в настоящее время существенно отстает от развитых стран по уровню контейнеризации — доля транзитных перевозок незначительна и не соответствует выгодному положению РФ на пути международных транзитных коридоров. По правилам ОАО «РЖД» возврат пустого контейнера в Китай по Транссибу должен быть оплачен, а азиатские компании морских перевозок, как правило, не берут денег за возврат пустого контейнера в свои порты<sup>384</sup>.

Железнодорожный транзит из Европы в Китай через территорию РФ осложняется из-за различий в ширине колеи — при пересечении грузом границы необходимо дважды менять железнодорожную тележку, для чего нужно поднимать вагоны или перегружать контейнеры. Это приводит к простоям на пограничных пунктах из-за технических и технологических проблем, которые усугубляются длительностью прохождения таможенного, пограничного и санитарного контроля. Оформление импортных грузов в портах ДФО РФ таможенными службами может занимать несколько дней, тогда как в мире в среднем эта процедура занимает 1 день<sup>385</sup>. Время разгрузки одного стандартного контейнера в портах Шанхай и Нинбо-Чжоушань занимает всего 15 мин (мировой рекорд), а стоимость разгрузки — около 50 долл. (в российском порту Восточный — 140 долл.)<sup>386</sup>. Вследствие этого, азиатские судоходные компании диверсифицируют маршруты транзита и отправляют свои грузы через морские порты КНР и РК<sup>387</sup>. *Задержки при транспортировке грузов по российской территории приводят к удорожанию перевозок и утрате основного*

*преимущества континентального транзита через территорию РФ — сокращению времени доставки грузов.*

С начала XXI в. в рамках проведения политики «идти за рубеж» Китай приступил к форсированному развитию мощности континентальной транзитной инфраструктуры. Строительство ВСЖД позволило вдвое повысить скорость движения и пропускную способность обычных грузовых магистралей, включая и магистрали, составляющие костяк евразийских транзитных путей<sup>388</sup>. Стоит отметить, что *китайские железные дороги составляют реальную конкуренцию восточному полигону Транссиба*, в первую очередь, за счет сравнительно низкого тарифа на грузоперевозки — на сегодняшний день подвижной состав в Китае в 2 с лишним раза дешевле российского, более экономичен<sup>389</sup> и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч<sup>390</sup>. Транспортировка транзитных грузов китайскими и казахстанскими железными дорогами по маршруту Ляньюньган—Урумчи—Алашанькоу—Казахстан—граница РФ—Транссибирская магистраль (западный полигон) негативно сказывается на транзитном потенциале РФ. Китайско-казахстанский маршрут практически лишил возможности участия восточного полигона Транссиба и железнодорожных КПП Забайкальск и Гродеково в значительных по объемам евроазиатских транзитных перевозках.

Одной из основных причиной недостаточной загруженности Транссибирской магистрали является непоследовательная и завышенная стоимость железнодорожных тарифов ОАО «РЖД»<sup>391</sup> и неразвитая система отношений в сфере страхования грузов<sup>392</sup>. Даже во время мирового финансового кризиса 2008 г. грузоперевозчики старались снижать ставки фрахта во избежание потери клиентской базы. В целях сохранения конкурентоспособности морских маршрутов транзита 10 крупнейших морских компаний КНР, занимающихся транспортировкой экспортных грузов по маршрутам Азия — Европа и Азия — побережье США, с начала финансового кризиса сохраняли пониженные ставки<sup>393</sup> грузового фрахта<sup>394</sup>. И лишь в условиях заметного оживления международной торговли китайские морские компании приняли решение о повышении с 2011 г. стоимости морской перевозки в направлении Азия-Европа 20-футового контейнера на 500 долл.<sup>395</sup> Несмотря на последнее повышение став-

ки морского грузового фрахта до 2 тыс. долл. за 1 стандартный контейнер<sup>396</sup>, экспорт товаров в КНР и другие страны АТР из Европы через дальневосточные порты с доставкой внешнеторговых грузов к ним по Транссибирской магистрали (5–6 тыс. долл.)<sup>397</sup> по-прежнему обходится в 2–3 раза дороже<sup>398</sup>, чем экспорт морским путем<sup>399</sup> (табл. 1).

**Таблица 1. Тарифы на морские и железнодорожные контейнерные перевозки из порта Шанхай**

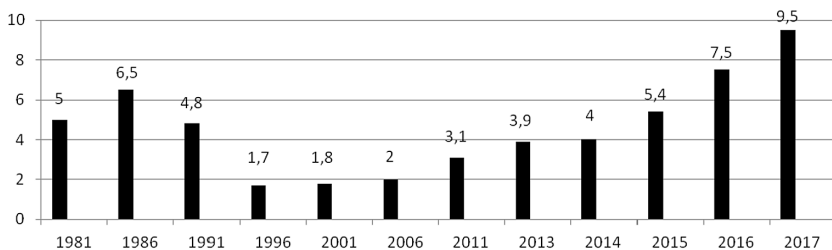
Порты и пункты назначения	20 ДФЭ	40 ДФЭ	Время доставки (дни)
Порт Гамбург	1475	2500	26
Порт Таллинн	1925	3240	32
Порт Новороссийск	2025	3750	32
Порт Санкт-Петербург	1980	3170	32
Порт Владивосток	1350	1950	10
Москва (по железнодорожной дороге)	3585	6510	15

*Источник:* Эмерсон М., Винокуров Е. Оптимизация наземных транспортных коридоров в Центральной Азии и Европе. Рабочий доклад № 7 EUCAM (Europe—Central Asia Monitoring — Проект по мониторингу стратегии ЕС в Центральной Азии). 2010. С. 6; *Huang Ge.* China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Mei Xinyu.* China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 3.8.2017); *Huang Ge.* China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

Из-за более высокой стоимости континентального железнодорожного транзита по сравнению со ставками грузового фрахта на морские перевозки существенная часть грузов из стран АТР доставляется в европейскую часть России не коротким маршрутом через российские дальневосточные порты и по Транссибирской магистрали, а морским путем через Суэцкий канал и порты Европы<sup>400</sup>. По признанию бывшего губернатора Приморского края В. Миклушев-

ского, «сегодня большая часть азиатских товаров на Дальний Восток завозится через Европу, что не способствует их удешевлению»<sup>401</sup>.

Сегодня приходится констатировать, что не только Транссиб и БАМ, но и СМП (Северный морской путь) по-прежнему так и *остаются сугубо внутрirosсийскими транспортными артериями*. СМП обеспечивает в основном северный завоз. Транзит по Севморпути (7,6 тыс. морских миль) значительно короче, чем морской евразийский транзит через Суэцкий канал (15,7 тыс. миль) и вокруг Африки (18,3 тыс. миль), но более половины его маршрута — сплошные льды. В благоприятный для полярных перевозок 1987 г. по СМП было перевезено 6,58 млн т грузов, затем объем перевозок по северному широтному ходу резко сократился в 1990-х и лишь сейчас он восстанавливается, достигнув 7,5 млн т в 2016 г. (причем лишь небольшую часть перевозки составляют транзитные грузы). Объемы перевозок по СМП несопоставимы с объемами транспортировки транзитных грузов через Суэцкий канал, чрез который в 2013 г. было пропущено 915 млн т транзитных грузов, в 2016 г. — 998,7 млн т<sup>402</sup> (график 3).



**График 3.** Объемы перевозок грузов по СМП в 1981—2016 гг. (млн т). *Источник:* Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагуто В. Северный морской трест. Государство создает еще один институт развития. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3256860> (Дата обращения: 30.03.2017); Веденева А. «Избыточный бюджет развращает». Глава Росморречфлота Виктор Олерский об угольной пыли и высоких широтах. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3475590> (дата обращения: 24.11.2017).

Среднегодовые температуры в акватории СМП составляют от  $-9^{\circ}\text{C}$  до  $-12^{\circ}\text{C}$  (средняя зимняя температура колеблется от  $-29^{\circ}\text{C}$  до  $-32^{\circ}\text{C}$ ), что явно не подходит для транспортировки электроники,

компьютерной техники, другой высокотехнологичной продукции<sup>403</sup>. При этом надо иметь в виду, что согласно Конвенции ООН по морскому праву, никаких ограничений судоходства для других стран не существует<sup>404</sup>, а российская сторона обязана бесплатно обеспечивать суда иностранных перевозчиков связью, предоставлять данные метеорологических и гидрографических служб, при необходимости обеспечивать спасательные операции. Иностранные судоходные компании должны оплачивать лишь услуги по лоцманскому и ледокольному сопровождению судов и пользование береговой инфраструктурой<sup>405</sup>.

Практически все страны АТР, имеющие выход к морю, рассматривают морской транспорт как базовую отрасль экономики, поскольку морские перевозки по сравнению с другими видами транспорта характеризуются самыми низкими транспортными издержками. Особенно интенсивно развиваются морской флот и портовая инфраструктура большинства стран СВА и ЮВА, что обусловлено их островным или полуостровным положением и обладанием весьма протяженными морскими побережьями. С 1980-х гг. в КНР значительный объем инвестиции был направлен на расширение инфраструктуры морских портов и создание современного торгового флота. Как результат, в 2016 г. на долю китайского торгового флота приходилось около 40 % мирового объема транспортировки навалочных грузов<sup>406</sup>. *По количеству морских портов на 1 тыс. км морской границы Китай превосходит дальневосточные рубежи России в 13 раз, а совокупный объем грузооборота морских портов КНР опережает общий объем грузооборота дальневосточных портов РФ почти в 70 раз*<sup>407</sup>. Хотя в ближайшие несколько лет на мировом рынке контейнерных перевозок появятся дополнительные транспортные средства, прежде всего в виде новых сверхкрупных контейнеровозов, спрос на рынке, по-прежнему, будет увеличиваться быстрее, чем предложение<sup>408</sup>. Семь из 10 крупнейших по объему обработки грузов портов мира работают в Китае (табл. 2).

В настоящее время основным транспортным маршрутом между странами АТР и Европы является морской путь через построенный в 1869 г. Суэцкий канал, через который осуществляется 95 % от общего объема международных перевозок. В конце 2015 г. Египет ввел в

Таблица 2. Крупнейшие порты мира

Рейтинг по итогам 2016 г.	Рейтинг по итогам 2015 г.	Порты	Пропускная способность (100 млн т)
1	1	<i>Нинбо-Чжоушань</i> (КНР, пров. Чжэцзян), создан в результате слияния портов Нинбо и Чжоушань 1 января 2006 г.	9,18
2	2	<i>Шанхай</i> <sup>409</sup> (КНР), расположен в 50 км вверх по течению р. Янцзы от места ее впадения в Восточно-Китайское море.	7,01
3	3	<i>Сингапур</i> (Сингапур), состоит из нескольких кластеров: Танджонг Пагар, Кеппел и Брани на юге, Пасир Панджанг, Джуронг и остров Джуронг — на юго-западе, Сембаванг — на севере	5,93
4	5	<i>Сучжоу</i> (КНР, пров. Сучжоу), расположен в низовьях р. Янцзы около озера Тайху	5,74
5	4	<i>Тяньцзинь</i> (КНР), расположен к западу от Бохайского залива в устье р. Хайхэ	5,50
6	6	<i>Гуанчжоу</i> (КНР, пров. Гуандун), расположен в пров. Гуандун на пересечении трёх рек: Сицзян, Бэйцзян и Дунцзян	5,22
7	7	<i>Таншань</i> (КНР, пров. Хэбэй), расположен на побережье Бохайского залива	5,16
8	8	<i>Циндао</i> (КНР, пров. Шаньдун), расположен на южном побережье полуострова Шаньдун в акватории Жёлтого моря	5,01
9	10	<i>Хедлэнд</i> (Австралия), расположен на северо-западе штата Западная Австралия	4,84
10	9	<i>Роттердам</i> (Нидерланды), расположен в устьях рек Рейн и Маас	4,01

*Источник:* Разработано автором на основе: Experts Warn of Overcapacity Crisis in China's Ports. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201612/t20160714\\_800062361.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201612/t20160714_800062361.html); China moves to boost transport infrastructure. URL: [http://china.org.cn/business/2017-03/02/content\\_40389837.htm](http://china.org.cn/business/2017-03/02/content_40389837.htm); *Чжао Вэньцзюнь*. Лидерство китайских портов // Китай. 2017. № 99 (143). С. 50; Чжунго тунцзи чжайяо 2017. С. 153.



эксплуатацию новый канал протяженностью 35 км, проходящий параллельно старому, что значительно повысило совокупную пропускную способность<sup>410</sup>, а в 2017 г. Китай стал крупнейшим инвестором развития канала и прилегающей территории<sup>411</sup>. Также не малую роль играет и Панамский канал, обеспечивая 4 % международных евроазиатских перевозок. Его главная специализация — обслуживание двусторонней торговли между Китаем и США. В 2007 г. начались работы по реконструкции канала, стоимость которых составила около 5,3 млн долл, это позволило пропускать суда, вмещающие 12 тыс. контейнеров, и вдвое увеличить ежегодную пропускную способность Панамского канала в 2016 г. — с 300 млн до 600 млн т.<sup>412</sup>

С целью дальнейшего снижения ставок фрахта иностранные судовладельцы постоянно совершенствуют и обновляют свой контейнерный флот. В 2013 г. крупнейшая в мире морская компания по транспортировке контейнеров AP Moller-Maersk AS подписала контракт с южнокорейской судостроительной компанией Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. на производство 10 самых современных контейнеровозов на сумму 1,9 млрд долл., которые были построены в период 2013—2016 гг.<sup>413</sup>. Каждое судно способно перевозить 18 тыс. контейнеров — этого количества достаточно, чтобы заполнить площадь Times Square в Нью-Йорке. Контейнеровозы класса Triple-E поражают своими размерами: длина — 400 м, ширина — 59 м и высота 73 м<sup>414</sup>. Их вместительность на 15 % больше современных крупных китайских контейнеровозов, которые вмещают 14,5 тыс. контейнеров<sup>415</sup>. Крупнейший за всю историю судостроения контракт (5,7 млрд долл.) предусматривает дополнительное строительство еще 20 подобных контейнеровозов<sup>416</sup>. На долю датской компании Maersk приходится около 20 % всех контейнерных перевозок из Азии в Европу и 15 % этих перевозок из Европы в Азию<sup>417</sup>. Все строящиеся для компании суда предназначены *специально для китайского рынка*, доля которого в контейнерных перевозках компании Maersk составляет более 75 %<sup>418</sup>. Первая партия контейнеровозов была приписана к 5 крупнейшим и наиболее глубоководным китайским портам — Шанхай, Нинбо-Чжоушань, Сямэнь, Яньтай и Сянган<sup>419</sup>. С 2014 г. контейнеровозы стали осуществлять перевозки по маршрутам Азия—Европа, Азия—Африка, Азия—Ближний Во-

сток<sup>420</sup>. Новые контейнеровозы потребляют на 35 % меньше топлива, выбросы CO<sub>2</sub> сократились на 50 %, а их повышенная грузоподъемность, несомненно, окажет влияние на понижение ставок грузового фрахта. Габариты двигателей у контейнеровозов класса Triple-E на 20 % меньше, чем у судов класса E, но они позволяют развивать скорость хода судна до 19 узлов<sup>421</sup>. В 2015 г. флот крупнейшего в КНР морского перевозчика China Shipping Container Lines Co. пополнился вторым новейшим контейнеровозом вместимостью 19,1 тыс. контейнеров, превосходящим контейнеровозы класса Triple-E<sup>422</sup>. Прозванный «Авиалайнер A380 судовой промышленности», новый контейнеровоз способен при скорости в 43 км/ч за 1 рейс перевезти 200 млн<sup>423</sup> компьютерных планшетов<sup>424</sup>. 6 апреля 2017 г. самый крупный в мире контейнеровоз «Триумф» (Triumph), произведенный Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. на верфи в Пусане (РК), прибыл из порта Далянь в порт Тяньцзинь, после чего гигант-контейнеровоз будет эксплуатироваться на международной морской линии из Тяньцзиня в Европу<sup>425</sup>. Длина корабля составляет почти 400 м, а ширина и высота равны 58 и 71 м соответственно, максимальная летняя осадка составляет 16 м, площадь палубы превышает по размеру 3 футбольных поля<sup>426</sup>. Контейнеровоз «Триумф» является крупнейшим в мире судном, а максимальная грузоподъемность — 20 170 контейнеров. Корабль имеет различные высокотехнологичные энергосберегающие технологии, включая подводную краску с низким коэффициентом трения, высокоэффективный руль и пропеллер, которые уменьшают водостойкость. Контейнеровоз «Триумф» будет одним из 11 судов, которые корпорация Alliance<sup>427</sup> намерена использовать для осуществления грузовых перевозок на европейском направлении. Маршрут контейнеровоза начинается в Тяньцзине и через основные китайские приморские порты следует в Сингапур, а затем через Суэцкий канал доходит до Саутгемптона (Великобритания), Гамбурга, Роттердама, Гавра (Франция) и Дубая (ОАЭ), охватывая страны ЮВА и Европы. Помимо европейского направления, корпорация Alliance открыла также линию морских контейнерных перевозок в США из Тяньцзиня<sup>428</sup>.

Наряду с совершенствованием флота для перевозки контейнеров, китайская судостроительная промышленность добилась значи-

тельных успехов в развитии отечественных сухогрузов. В 2014 г. из порта Далянь (пров. Ляонин) в первый рейс в Бразилию отправился крупнейший в мире сухогруз китайского производства Gemma грузоместимостью 315 тыс. т, произведенный на Даляньском объединении тяжелого судостроения (длина составляет 330 м, ширина — 57 м). Введение в эксплуатацию подобных гигантских балкеров будет способствовать снижению стоимости транспортировки навалочных<sup>429</sup> экспортных грузов КНР<sup>430</sup>.

Порты Дальнего Востока России обрабатывают около 20 % российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80 % всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются через порты южного Приморья (Восточный, Находка и Владивосток)<sup>431</sup>. Их совокупные мощности по грузообороту составляют около 50 млн т, а по обороту контейнеров — около 350 тыс. ДФЭ<sup>432</sup>. В 2016 г. эти показатели составляли лишь около 10 % грузооборота и около 1 % оборота контейнеров одного из крупнейших китайских портов — Шанхая<sup>433</sup>. У России нет крупных перевалочных портов на Дальнем Востоке. В портах не хватает современных перегрузочных терминалов, а низкий уровень и изношенность портовой инфраструктуры не позволяют принимать контейнеровозы нового поколения<sup>434</sup>.

*Совокупность этих негативных факторов привела к тому, что сегодня объем перевозок транзитных грузов между Европой и странами АТР через российскую территорию крайне невелик. Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается около 40 млн контейнеров<sup>435</sup> (более 1 млрд т грузов на общую сумму более 1 трлн долл.)<sup>436</sup>, а около 95 % этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России<sup>437</sup>. В 2016 г. объем железнодорожного транзита из КНР в РФ и страны Европы (через территорию Казахстана Алашанькоу-Достык и через КПП Забайкальск—Маньчжоули и КПП Наушки)<sup>438</sup> составил около 175 тыс. контейнеров<sup>439</sup> — объем евразийского транзита через российскую территорию составил всего 0,3 % существующего объема товарооборота между странами Европы и Азии<sup>440</sup>, то есть используется не более 1 % транзитного потенциала Транссиба<sup>441</sup>. Китайская сторона неоднократно заявляла, что готова повысить объем транзитного грузооборота через*

*территорию Казахстана и России до 500 тыс. контейнеров в год и увеличить долю континентальной транспортировки грузов в общем объеме транзита из КНР в Европу до 2—3 % в 2020 г.*<sup>442</sup>

Воспользовавшись нашей затянувшейся выжидательной позицией по вопросу развития дальневосточной транспортной инфраструктуры, Китай и другие морские державы АТР уже практически выдавили Россию из рынка евразийского грузового транзита. В стратегическом плане китайский фактор доминирования на рынке морского евразийского транзита может иметь негативные последствия для планов превращения транспортной системы РФ в значимое звено транзитных перевозок по маршруту Европа—АТР. При отсутствии конкурентоспособной транспортной сети стремление России внедриться в глобальную транзитную инфраструктурную интеграцию сводится к минимуму<sup>443</sup>. Ожидать того, что страны АТР одновременно захотят воспользоваться российским маршрутом для перевозки своих товаров в Европу, а китайские морские перевозчики и страны Центральной и Южной Азии «добровольно отдадут» весомую часть своего транзитного грузопотока России, крайне нереалистично.

### **2.3. Основные направления комплексного развития транспортной инфраструктуры РФ и ДФО в системе региональных и евроазиатских транспортных коридоров**

Долгосрочные интересы России, заключающиеся в создании современной экономики инновационного типа, интегрированной в евроазиатское экономическое пространство, во многом определяются той ролью, которую играет Дальний Восток России. Это обусловлено географическим положением ДФО РФ, наличием природных ресурсов, научно-технического, образовательного и кадрового потенциала. При пассивном отношении федерального центра к этому огромному региону он может превратиться в депрессивный анклав и, в конечном счете, будет препятствовать решению стратегических

задач полномасштабной интеграции России в мировую экономику. Благодаря своему географическому положению Дальний Восток РФ более тесно связан с Китаем и США, чем с европейской частью России — ДФО РФ и СВК составляют «естественный географический и экономический пояс». Для Дальнего Востока РФ тесные экономические связи с Китаем (в первую очередь), Японией, РК и странами ЮВА могут стать столь же полезными, как и с регионами европейской части РФ<sup>444</sup>. А существующие политические и экономические препятствия, осложняющие взаимовыгодное сотрудничество, могут быть преодолены за счет создания эффективной *региональной интеграции российско-китайских транспортных систем*. Адресная и адекватная государственная поддержка развития транспорта ДФО РФ, привлечение российского частного капитала, прямых зарубежных инвестиций позволили бы органично встроить дальневосточную инфраструктурную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и обеспечить их императивное объединение с транспортной системой РФ<sup>445</sup>. Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, которые, при определенных условиях, способны обеспечить превращение приграничной инфраструктурной сети в многополярную региональную транзитную структуру<sup>446</sup>. Несомненно, что в случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогут получить все страны АТР: транспортная инфраструктура ДФО РФ является идеальным полигоном, который может стать «транспортно-коммуникационными воротами» России как в Китай, являющийся «турбогенератором» регионального экономического развития, так и в страны АТР. Общие интересы Китая и России заключаются в создании российско-китайской интегрированной сети, которая может стать новой платформой для расширения торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии.

Руководители РФ и КНР рассматривают возможность строительства ВСЖД Пекин—Москва в качестве «ключевого проекта ЭПШП»<sup>447</sup>, а созданный в июне 2015 г. российско-китайский консорциум заключил соглашение с ОАО «РЖД» о выделении 20,8 млрд руб. (380 млн долл.)<sup>448</sup> на проведение предварительной технической экспертизы проекта<sup>449</sup>. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в ноябре

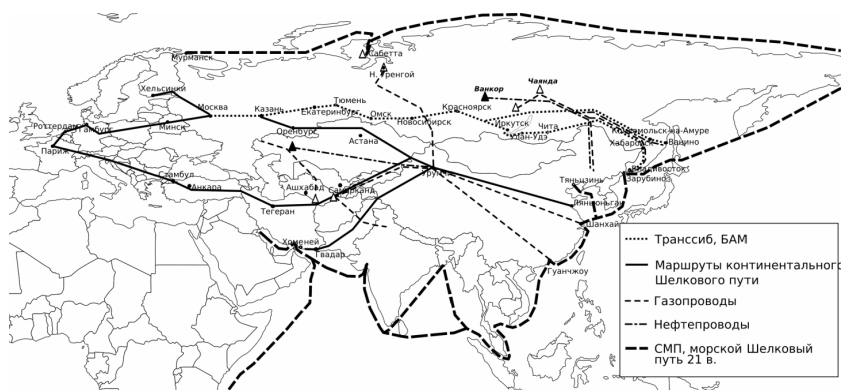
2015 г. в г. Сучжоу на 4-й встрече руководителей Китая и стран Центральной и Восточной Европы подчеркнул, что российско-китайский проект является «первым применением китайских технологий в области строительства и эксплуатации ВСЖД за рубежом»<sup>450</sup>. Предполагаемые работы по строительству ВСЖД Москва—Казань протяженностью 770 км позволят несколько увеличить пропускную способность западного полигона Транссиба<sup>451</sup> и нарастить объемы железнодорожных транзитных грузопотоков, формируемых в центральных и западных провинциях КНР и направляемых через Казахстан по территории РФ в Западную Европу<sup>452</sup>. Возможен и альтернативный маршрут в увязке с использованием части западного полигона Транссиба. Грузы из КНР, получаемые ОАО «РЖД» после пересечения китайско-российского КПП Маньчжоули—Забайкальск либо российско-казахстанской границы, доставляются до Москвы. Затем контейнеры могут перегружаться на контейнерный поезд «Усть-Лужский экспресс» и за 21 ч доставляться в один из крупнейших портов севера РФ — Усть-Лугу<sup>453</sup>. Из Москвы в Усть-Лугу (расстояние 810 км) контейнеры можно доставить автомобильным транспортом за 18 ч. Однако тарифы на железнодорожную перевозку по маршруту Москва—Усть-Луга меньше, чем при доставке груза автомобильным транспортом. Разница в стоимости при осуществлении перевозки железнодорожным транспортом составляет около 350 евро на 20-футовый и 100 евро на 40-футовый контейнер. Следует понимать, что кардинальное решение о значительном повышении пропускной способности западного полигона Транссибирской магистрали зависит не только от строительства полноценного скоростного железнодорожного транспортного коридора Пекин—Москва, позволяющего повысить объемы евразийского транзита, от значительного увеличения общего объема финансирования реконструкции западного полигона<sup>454</sup> и внедрения новых, современных типов подвижного состава<sup>455</sup>, но и от модернизации транспортных систем других участников евразийских транзитных перевозок — Казахстана<sup>456</sup> и Белоруссии<sup>457</sup>. Отдавая себе отчет, что проект реконструкции и модернизации западного полигона Транссибирской магистрали является слишком дорогим и требует значительно времени для согласования и реализации, наиболее оптимальным

и реалистичным представляется проект развития восточного полигона Транссиба и морских портов ДФО в плане сопряжения восточного участка главной железнодорожной артерии России с инициативой председателя КНР о строительстве «пояса и пути».

Отдельно следует отметить, что непродуманная тарифная политика на транзитные перевозки, вылившаяся в двукратное повышение стоимости перевозки по Транссибирской магистрали, привела к тому, что транзитный грузопоток в XXI в. практически иссяк. Очевидно, что для его восстановления и перехода на новый качественный уровень, к чему имеются предпосылки, требуются гармонизация транспортной политика различных ведомств, активное внедрение системы мультимодальных перевозок транзитных грузов. Еще одним средством привлечения дополнительных объемов транзитных грузов из КНР и других стран ЮВА является применение практики гибкого тарифного регулирования с применением понижающих коэффициентов в зависимости от класса транзитного груза, либо на перевозку этих грузов в определенном направлении, а также в зависимости от степени загрузки вагонов, либо дальности транспортировки контейнеров. Это позволит гармонизировать ставки тарифов на транзит грузов через территорию РФ и обеспечить его конкурентоспособность по сравнению со ставками морского фрахта на транзитные грузы, перевозимые из стран АТР в Европу и обратно. Сегодня каждая новая тонна груза для ОАО «РЖД» высокомаржинальна, и следует добиваться того, чтобы на каждую новую тонну груза, предъявленную к перевозке, грузоотправитель мог получить большую (преференциальную) скидку (например, 50—70 %, а размер будет зависеть от маржинальности груза)<sup>458</sup>. Причем грузоотправителям не придется добиваться скидки — она будет построена по принципу публичной оферты, т. е. грузоотправитель будет обладать «правом на преференцию по скидке», а сама скидка будет носить долгосрочный характер (например, на 10—15 лет). Таким образом, дисбаланс доходов и расходов ОАО «РЖД» будет покрываться не ростом тарифов, а приростом грузовой базы транзитных евразийских потоков. Именно в этой логике необходимо определять долгосрочные финансовые планы и тарифы главного российского монополиста континентальных транзитных перевозок — ОАО «РЖД».

Сегодня транспортная инфраструктура СВК в направлении российской границы до основных железнодорожных пунктов пропуска в значительной степени недогружена. Поэтому первоочередная задача заключается в коренной модернизации транспортного комплекса ДФО РФ с учетом характера перспективных грузопотоков и переводе на плечо участка ДВЖД Забайкальск/Гродеково—тихоокеанские порты РФ существенной части грузов, произведенных в северо-восточных и центральных провинциях КНР, для последующей их транспортировки в Европу и восточные порты КНР. Поскольку сегодня пропускные возможности Транссибирской магистрали ограничены, то часть этого транзитного грузопотока может быть переключена на китайские железнодорожные магистрали, идущие в направлении российского Дальнего Востока. Потенциальная величина транзитного транспортного грузопотока из центральных и северо-западных провинций КНР превышает 45 млн т<sup>459</sup>, что может увеличить грузооборот портов за счет возросшего объема транзитных грузов в 1,5 раза. Резкое повышение транзитных перевозок по восточному полигону Транссиба к морским портам Приморья станет не только мощным импульсом развития региональной инфраструктурной интеграции и примером сопряжения инициативы ЭПШП и приоритета развития Дальнего Востока России, но и значительным вкладом в развитие экономики субъектов ДФО РФ и провинций СВК. Главное условие успешного развития транзитных транспортных коридоров на территории РФ заключается в изменении основных параметров перевозки транзитных грузов. Следует сокращать сроки прохождения транзитных грузов через пограничные КПП до 5—4 ч, снижать время перевалки в приморских портах с нынешних 25 ч до 10 ч, добиваться уменьшения как минимум на 50 % величины тарифов на транспортировку транзитных грузов железнодорожным и автомобильным видами транспорта. При выполнении этих условий сроки и цена перевозки транзитных грузов по российской территории станут крайне привлекательными для китайских и других азиатских грузооператоров и, совершенно очевидно, будут генерировать ощутимый конвертируемый результат. По мнению главы Минвостокразвития А. Галушки, развитие международных транспортных коридоров в Приморском крае обеспечит потенциальный





**Рис. 1.** Сопряжение транспортных путей РФ с основными маршрутами ЭПШП и МШП-21 в. *Источник:* разработано автором.

прирост ВВП РФ в размере 29 млрд руб., а налогов и сборов — до 5,7 млрд руб. ежегодно<sup>460</sup>.

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанных в 1990-е гг. дальневосточными учеными проектов МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которые предусматривают транзит товаров, производимых в северо-восточных провинциях Китая, через порты Приморского края. Общий объем товарооборота провинций СВК со странами АТР превышает 10 млн т грузов ежегодно при тенденции его дальнейшего роста<sup>461</sup>, а объем транзита через территорию Приморского края сегодня составляет менее 1%.<sup>462</sup> При этом, товары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР с общей площадью 1,45 млн кв. км и населением свыше 120 млн человек, не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через северные порты КНР<sup>463</sup>, что приводит к значительному увеличению их себестоимости<sup>464</sup>. Из г. Хуньчунь, например, до ближайшего порта Дальянь груз приходится перевозить почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуна до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (время транспортировки уменьшается на 5 дней), до порта Посьета — 42 км, до порта Славянки — 200 км. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегру-

жена региональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками. В 2015 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети СВК не было вывезено около 100 млн т различных грузов.

К 2030 г. общий объём транзитного китайского грузопотока по двум МТК («Приморье-1» и «Приморье-2») может составить около 50 млн т. Из них через МТК «Приморье-2» к перевозкам может быть предъявлено 23 млн т зерновых и 15 млн т контейнерных грузов (1,9—2 млн контейнеров)<sup>465</sup>. Согласно расчетам консалтинговой компании McKinsey, ежегодные доходы транспортных компаний к 2030 г. могут превысить 90 млрд руб. (приморских портов — 40 млрд руб., компаний железнодорожного и автомобильного транспорта — 50 млрд руб.)<sup>466</sup>. Кроме китайского транзита по этим маршрутам будет осуществляться транспортировка экспортных российских грузов и, в будущем, контейнеров из государств ЮВА. В техническом решении модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязов Пожарский и Барский и железной дороги Хуньчунь—Махалино—Зарубино) позволит организовать транзит грузов северо-восточных провинций Китая через порты южного Приморья — Славянку, Зарубино и Посыет и сократить время транспортировки транзитных грузов по международному транспортному коридору «Приморье-2» с нынешних 24 ч до 4—5 ч<sup>467</sup>. Основным каналом для роста российско-китайских транзитных контейнерных перевозок должен стать пограничный переход Махалино (Приморский край)—Хуньчунь (пров. Цзилинь), ежегодный объем пропуска грузов следует увеличить с нынешних 2 млн т до 8—10 млн т в 2030 г.

Ключевую роль в развитии проекта МТК «Приморье-1» стал играть режим СВП (свободного порта Владивосток). В соответствии с законом о СВП с 1 октября 2016 г. были введены новые условия деятельности порта. Был установлен круглосуточный режим работы пограничных пунктов пропуска, введены режим «одного окна» при прохождении контроля на границе, режим свободной таможенной зоны для резидентов и режим предварительного электронного декларирования товаров, разрешен «зеленый коридор» для участников внешнеэкономической деятельности<sup>468</sup>. С 1 августа 2017 г. на Даль-

ний Восток России можно въезжать через Владивосток, оформив лишь электронную визу<sup>469</sup>. Эти нововведения ориентированы на снятие административных барьеров при морской транспортировке грузов в РФ из КНР, стран ЮВА и АСЕАН<sup>470</sup>. Инфраструктура МТК «Приморье-1» с выходом на порты Находка или Владивосток уже сегодня способна обеспечивать транзит до 7 млн т грузов, а транспортировка груза из Суйфэньхэ в порт Владивостока либо на железнодорожную станцию Находка — Восточная занимает всего 13 ч<sup>471</sup>. Для увеличения объемов транзитного грузопотока по МТК «Приморье-1» следует расширить российскую часть КПП Гродеково—Суйфэньхэ, модернизировать станцию Гродеково и провести реконструкцию региональной автомобильной дороги Уссурийск—Госграница. Наиболее капиталоемкими станут работы при строительстве железнодорожного участка Смоляниново—Находка и развитии подходов к портам Находка и Уссурийск.

Следует отметить, что при введении новых административных правил развитие транспортных коридоров не требует особых значительных дополнительных инвестиций. Проводя расчеты на основе существующих тарифов, было установлено, что инвестиции в реконструкцию МТК могут окупиться за 10 лет с доходностью 10—12 % годовых. Модернизация всей инфраструктуры МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» (автомобильных дорог, участков подъездных железных дорог, контрольно-пропускных и перевалочных пунктов, портовых терминалов) создает значительный инвестиционный интерес, что позволяет осуществлять модернизацию инфраструктуры, привлекая средства частных инвесторов и минимизируя бюджетные расходы<sup>472</sup>. Причем основным бенефициаром станет Приморский край, который будет получать около 75 % прибыли<sup>473</sup>.

Главным звеном проекта МТК «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы, который должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь. Порт Зарубино находится на стыке границ России, Китая и КНДР и в нескольких десятках километров от автомобильного (Краскино) и железнодорожного (Махалино) пунктов пропуска, важного звена в торгово-экономическом сотруд-

ничестве между Приморским краем и пров. Цзилинь (КНР)<sup>474</sup>. Также он является частью международного транспортного коридора «Приморье-2» с выходом на Транссибирскую магистраль через линию Барановский—Сухановка и федеральную трассу Раздольное—Хасан, автомагистраль Владивосток—Хабаровск, автодороги в направлении Китая и Корейского полуострова. Проложена железнодорожная ветка от станции Зарубино до станции Сухановка протяженностью 11 км.

Реконструкция российского порта Зарубино придаст импульс развитию бассейна р. Туманная (Тумэньцзян), СВК и стран СВА<sup>475</sup>. Власти провинции Цзилинь намерены инвестировать 3 млрд долл. в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т, а в перспективе — до 100 млн т<sup>476</sup>. Порт объединит специализированный зерновой терминал (СЗТ)<sup>477</sup> на 40 млн т<sup>478</sup>, контейнерный терминал на 2 млн ДФЭ, терминал ро-ро (накатных) грузов на 1,5 млн ед. в год, терминал для перевалки генеральных грузов (более 25 млн т)<sup>479</sup>. Проект реконструкции порта предполагает увеличение количества причалов с действующих 4 до 12—15<sup>480</sup>. Это даст возможность использовать 60 % мощности российского порта для вывоза продукции провинций СВК в южные регионы КНР, а 30 % — для экспорта товаров в страны АТР и Северную Америку<sup>481</sup>. В 2014 г. власти пров. Цзилинь согласились передать российской группе «Сумма» в аренду на 50 лет 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра по обработке грузов с ежегодной мощностью до 40 млн т<sup>482</sup>. Здесь станут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, будет производиться их сортировка и формирование судовых партий<sup>483</sup>. Группа «Сумма» нашла китайского соинвестора — China Merchants Holding International (Сянган), которая обеспечит порт грузовой базой (на первом этапе — до 4 млн т зерна и 500 тыс. ДФЭ)<sup>484</sup>. Группа намерена инвестировать 300—350 млн долл. в строительство логистического центра и реконструировать российский участок железной дороги до порта Зарубино (построить вторые пути и провести электрификацию участка)<sup>485</sup>, а также планирует подать заявку в Фонд национального благосостояния для финансирования проекта «Большой порт Зарубино» в размере около 46 млрд руб. В качестве соинвесторов также

рассматриваются банки из КНР (Банк Китая, Фонд развития Сянган) и РФ<sup>486</sup>. Цилиньское подразделение Китайской железнодорожной корпорации Northeast Railway Group в декабре 2014 г. выразило готовность участвовать в реконструкции железной дороги до порта Зарубино<sup>487</sup>. По мнению Минэкономразвития, работы по развитию порта Зарубино позволят создать более 3 тыс. новых рабочих мест и до 4 тыс. новых рабочих мест для обслуживания вновь созданных объектов инфраструктуры порта<sup>488</sup>.

В 2014 г. ДВЖД организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино<sup>489</sup>, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5 тыс. ДФЭ. Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, упрощения таможенных процедур<sup>490</sup> и увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай<sup>491</sup>. В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти пров. Цилинь выразили готовность финансировать строительство ВСЖД Владивосток—Хуньчунь<sup>492</sup>. Руководство провинции Цилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов взаимную выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА<sup>493</sup>.

Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороной планы по строительству железных дорог из пров. Хэйлунцзян в Приморский край: Дуннин—Полтавка—Уссурийск и Мишань—Турий Рог. Для увеличения объема региональной торговли следует быстрее построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском. Транзитный потенциал Забайкальского края обладает значительным потенциалом. На российско-китайской границе кроме Забайкальска расположен КПП Приаргунск, который также связан

с сетью российских железных дорог. На территории КНР уже достроен участок железнодорожной дороги (Сяохэцзи—Эргунь—Гэ-гэнгол, АРВМ) от Хайлара до сопредельного с Приаргунском КПП Хэйшаньютоу. Эти КПП разделяет только отсутствие участка в 20 км федеральной автотрассы от Приаргунска до пограничного перехода Староцурухайтуй—Хэйшаньютоу, а также нет мостового железнодорожного перехода через р. Амур. В случае согласия российской стороны и при помощи китайских инвестиций на российско-китайской границе мог бы появиться новый современный железнодорожный пограничный переход. через КПП Забайкальск—Маньчжоули для Харбинской железной дороги.

В 2013 г. в КНДР завершилась реконструкция железной дороги от российской станции Хасан до северокорейского порта Раджин. Эта дорога позволит ОАО «РЖД» увеличить международные контейнерные перевозки на 4 млн т на первом этапе с перспективой роста до 17 млн т. В дальнейшем прогнозируется увеличение грузопотока и расширение номенклатуры грузов, включая перевалку контейнеров (до 100 тыс. ДФЭ в год)<sup>494</sup>. В свою очередь китайская сторона построила автомобильную дорогу от Хуньчуня до порта Раджин, которая может загрузить железную дорогу в направлении РФ (Раджин—Туманган—Хасан) либо принять часть российских грузов для последующей их отправки на запад Китая и в Казахстан. Для реализации этих планов необходимо расшить узкие места на российской территории. Следует серьезно модернизировать инфраструктуру участка Барановский—Хасан, являющегося связующим звеном Транскорейской и Транссибирской магистралей<sup>495</sup>. Для этого нужны значительные инвестиции, поскольку участок Барановский—Хасан представляет собой одноколейную дорогу<sup>496</sup>, и поэтому следует проводить не ее модернизацию, а строить фактически современную магистраль<sup>497</sup>.

Основные экономические гиганты расположены в Северном полушарии и, следовательно, главная ось мировой экономики сместится с Запада на Восток, где будет формироваться развитая приарктическая экономическая зона с участием России и КНР. В последние годы беспокойная обстановка в Аденском заливе и Малаккском проливе, политическая нестабильность в ряде стран создают угрозу

безопасности межконтинентального судоходства (табл. 3) и повышают себестоимость морской перевозки<sup>498</sup>. На этом фоне северные морские пути (Восточный — вдоль российских берегов, и Западный — вдоль канадского побережья)<sup>499</sup> представляют собой безопасную зону для мореплавания и обеспечивают примерно 40 % экономии времени по сравнению с традиционными маршрутами транспортировки грузов из Европы в Азию и Северную Америку<sup>500</sup>.

Таблица 3. Количество пиратских нападений в Азии и у берегов Сомали

2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
83	133	172	163	178	152	148

*Источник: Si-Fu Ou. Non-Traditional Security Terrorism and Piracy in ASEAN. URL: Asia-Pacific Forum. Academia Sinica, Taipei, Taiwan. December 2016. N 58. P. 38; Hu Weijia. Beijing should assume leadership role in controlling piracy in Asian waterways. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1031203.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/3).*

Китайские морские компании проявляют больший интерес к российскому Северному морскому пути (СМП)<sup>501</sup>, нежели к другому арктическому морскому пути — СЗП (Северо-Западный проход), пролегающему в канадских и американских водах<sup>502</sup>. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Кроме того, по размеру ледокольного флота Канада уступает России в 14 раз, и поэтому канадский Северо-западный путь в обозримом будущем не станет конкурентом российскому СМП. Использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 40—50 % по сравнению с традиционными маршрутами перевозок грузов из китайских портов восточного побережья в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей<sup>503</sup> (рис. 2).

Интерес к проводке караванов грузовых судов через СМП проявляют порты Дандун, Инкоу, Циньхуандао, Тяньцзинь, Шанхай и, в особенности, порты СВК<sup>504</sup>. При этом они отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, связанные с недостаточностью количества современных судов арктического флота



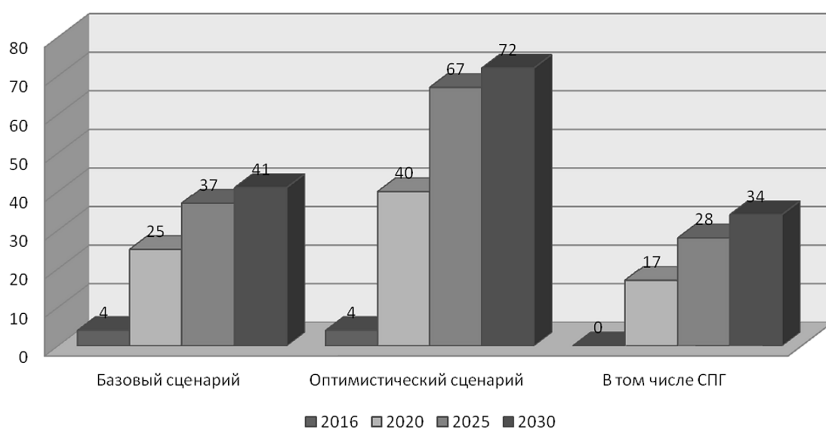
**Рис. 2.** Сравнение протяженности морских путей по СМП и через Суэцкий канал; Схема российской части СМП. - - - - - Маршрут через СМП. *Расстояние от Европы до Владивостока — 14 тыс. км.* — Маршрут через Суэцкий канал. *Расстояние от Европы до Владивостока — более 23 тыс. км.* *Источник:* Зачем Россия закрывает Севморпуть судам под иностранным флагом. URL: [https:// www.ridus. ru/ news/265681](https://www.ridus.ru/news/265681) (дата обращения: 16.11.2017); Белоусов А. Порт надежды. URL: [http:// expert.ru/ural/2015/19/port-nadezhdy/media/264739/](http://expert.ru/ural/2015/19/port-nadezhdy/media/264739/) (дата обращения: 24.11.2017).

(как транспортных судов, так и мощных атомных ледоколов), неразвитостью российской береговой инфраструктуры<sup>505</sup> и низким качеством логистики северных портов РФ<sup>506</sup>.

Будущее СМП зависит от решения двух задач: наличия грузов на маршруте и возможности круглогодичной ледокольной проводки в Восточной Арктике. Западная часть СМП, от устья Енисея до Мурманска, с более легкой ледовой обстановкой освоена еще во времена СССР. Но Восточная Арктика проходима лишь несколько месяцев в году, летом и в начале осени; в остальное время для обеспечения навигации недостаточно имеющихся 4 атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот» (Федеральное государственное унитарное предприятие «Атомфлот») и менее мощных дизельных ледоколов «Росморпорта», а навигация по СМП длится всего 2—4 месяца, зависит от погоды и требует дорогостоящего ледокольного обеспечения. Кроме того, в мире нет крупных контейнеровозов с усиленным корпусом для работы в Арктике, отсутствуют попутные порты погрузки-выгрузки. Крупнейший в мире морской перевозчик Maersk в 2019 г. введет в эксплуатацию 7 контейнеровозов ледового класса вместимостью 3,6 тыс. контейнеров для торговли с Россией (лишь один из них мо-



жет использоваться на СМП). Основным драйвером грузопотоков по СМП пока считается сжиженный природный газ компании НОВАТЭК, а также нефть и уголь других грузоперевозчиков. По базовому сценарию компании НОВАТЭК к 2020 г. грузопоток по СМП достигнет 25 млн т в год, а с учетом лицензионных обязательств и планов компаний — 40 млн т. В 2025 г. эти прогнозы составляют 37 млн и 67 млн т, в 2030 г. — 41 млн и 72 млн т соответственно (график 4).



**График 4.** Прогноз объемов перевозки углеводородов по СМП (млн т). *Источник:* Веденева А., Джумайло А., Барсуков Ю. Ледоколы заплутали в тумане. Перспективы новых проектов для освоения Арктики остаются под вопросом. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3443394> (дата обращения: 25.10.2017).

По оценке руководства ФГУП «Атомфлот», с учетом планов операторов проектов до 2020 г. нужно 4 атомных ледокола (столько есть сейчас), в 2020—2023 гг. — 5, затем до 2026 г. — 6, а далее уже 8. Входящий в ОСК (Объединенная судостроительная корпорация) Балтийский завод уже строит для ФГУП 3 ледокола проекта ЛК-60, а их сдача планируется в 2019—2021 гг. Но ЛК-60 будут эксплуатироваться в Западной Арктике, восточный маршрут они могут проходить только в летне-осенний период. «Атомфлот» ставит вопрос о необходимости строительства сверхмощного ледокола «Лидер» для

круглогодичной навигации по СМП, который мог бы проходить лед толщиной 2 м при коммерчески эффективной скорости в 11—12 узлов. На сегодня не известны ни точная стоимость сверхмощных ледоколов «Лидер» (предварительные оценки — от 75 млрд руб. за каждый), ни их возможное количество (теоретически может потребоваться до 3 судов), ни источники финансирования строительства, ни верфь, которая сможет выполнить заказ. В бюджете таких денег нет, и в июне 2017 г. заместитель главы правительства РФ Д. Рогозин поручил государственной корпорации «Росатом» проработать вопрос о привлечение частных средств для постройки ледокола «Лидер» (а их необходимо, как минимум, 3 ед.). Однако ключевые инвесторы добывающих проектов (и в том числе и НОВАТЭК) до сих пор не выражали желания вкладываться в «Лидер» или гарантировать грузовую базу. «Росатом» изучал возможность строить ледокол «Лидер» на заемные средства, но без гарантий грузоотправителей проект может оказаться в сложной ситуации, а они не хотят тратиться на ледоколы<sup>507</sup>.

Китайские специалисты полагают, что нынешняя Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП, и отмечают, что заинтересованность РФ в поиске партнеров<sup>508</sup> открывает новые возможности для КНР<sup>509</sup>. Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по северному широтному ходу, заинтересован в изучении российского опыта судоходства в высоких широтах и развитии сотрудничества с РФ в освоении арктических путей СМП, которые в КНР называют «Холодным или Ледовым Шелковым путем»<sup>510</sup>. КНР активно финансирует развитие северокорейского порта Раджин, расширяет к нему транспортный коридор от китайской границы. Этот порт дает Китаю более короткий выход к Северному Ледовитому океану<sup>511</sup>. В конце 2013 г. торговое судно Yongsheng китайской компании COSCO Shipping водоизмещением 19,5 т за 33 дня совершило первый проход протяженностью около 2936 морских миль по СМП из порта Далянь (пров. Ляонин) через Берингов пролив в порт Роттердама. 11 сентября 2017 г. китайское торговое судно «Тяньцзянь», миновав Берингов пролив, вышло на трассу Северного морского пути, 19 сентября оказалось в водах Баренцева моря, а 24 сентября 2017 г. успешно прибыло в датский

порт Эсбьерг, а затем судно также посетило российский г. Санкт-Петербург. Согласно расчетам транспортной компании COSCO, к которой приписано судно «Тяньцзянь», протяженность в пути от порта Ляньюньган (пров. Цзянсу) до Эсбьерга составляет 6280 морских миль, что на 4779 морских миль меньше, чем по маршруту через Суэцкий канал<sup>512</sup>. Таким образом, китайское судно сэкономило 15 дней и около 383 т топлива. Судно «Тяньцзянь» стало третьим китайским торговым судном, прибывшим в европейский порт через Северный морской путь с начала 2017 г. До этого грузовые суда «Пэнхуасун» и «Даань», прибывшие из Китая в Европу по Северному морскому пути, успешно выполнили все задачи в рамках своих походов через Арктику<sup>513</sup>.

Развитие российского и китайского ледокольного и транспортного флотов<sup>514</sup>, модернизация северных портов<sup>515</sup>, обеспечение безопасности мореплавания по Северному морскому пути должны обеспечить полноценную эксплуатацию СМП<sup>516</sup> с опорой на быстро развивающийся порт Сабетта<sup>517</sup>. Это позволит обеспечить дальнейшую интеграцию арктических регионов Дальнего Востока РФ в экономическое пространство КНР и стран ЮВА (вывоз сжиженного природного газа из порта Сабетта)<sup>518</sup>. В 2015 г. были проведены российско-китайские переговоры о создании совместного российско-китайского пароходства, которое будет осваивать Северный морской путь и перевозить по нему коммерческие грузы<sup>519</sup>. При этом восточный маршрут СМП — в Китай и страны Юго-Восточной Азии — считается премиальным для СПГ, а доставка грузов с Ямала в Японию составляет всего 16 дней, что в 2 раза быстрее, чем через Суэцкий канал. По оценке «Атомфлота», при круглогодичной загрузке восточной части СМП транспортные расходы при поставке СПГ в Японию (по сравнению с маршрутом через Суэц) будут на 30 долл. на 1 т ниже. Добавляет перспектив маршруту и намерение компании НОВАТЭК построить терминал для перегрузки СПГ на Камчатке с возможным созданием там хаба для спотовых продаж в страны ЮВА<sup>520</sup>. В 2017 г. китайская компания China Poly Group Corp. выразила желание инвестировать 300 млн долл. в развитие мощностей российского порта Мурманск, который может стать базой для приема и обслуживания китайских судов<sup>521</sup>.

В 2016 г. объем перевозок через СМП составил рекордные 7,5 млн т, а драйверами роста стали крупные проекты — «Ямал СПГ», Новопортовское месторождение и др. Согласно прогнозам, в 2030 г. грузопоток в акватории СМП может превысить 80 млн т, однако давать оценки довольно сложно, поскольку большинство проектов в Арктике не имеют аналогов в силу уникальности региона, находящегося в зоне высокого риска. Можно строить прогнозы на базе мощностей новых предприятий, например, только «Ямал СПГ» ежегодно будет производить 16,5 млн т сжиженного природного газа. В начале 2000-х гг. эксперты утверждали, что к 2015 г. объем перевозки грузов по СМП составит 10 млн т в год, а сегодня мы понимаем, что прогнозы для региона в 2030 г. являются чрезвычайно длинным горизонтом планирования. В ближайшей перспективе в структуре грузопотока по СМП будут доминировать углеводороды, грузы для строительства инфраструктуры, развития арктических территорий, повышения уровня жизни населения, обеспечения заявок Министерства обороны РФ. Развитие контейнерных перевозок становится делом далекого будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Следует понимать, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского севера — сложная ледовая обстановка делает сроки доставки непрогнозируемыми, а для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В итоге, из-за высоких рисков страховщики зачастую отказываются работать с контейнерными перевозчиками в регионе, а грузовладельцы предпочитают более длинный, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал<sup>522</sup>. Следовательно, переключение части китайского морского евразийского транзита на СМП можно ожидать примерно через 10 лет, а сегодня с уверенностью можно рассматривать совместное российско-китайское освоение СМП в плане развития транспортировки углеводородов региона в КНР, страны ЮВА и Европы. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2030 г. может составить около 10 трлн долл. Поскольку более 90 % внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 5 % внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими ком-

паниями по СМП в 2030 г., может составить около 500 млрд долл. Тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП и растущие объемы торговли КНР с европейскими странами могут кардинально изменить структуру и маршруты морских евроазиатских перевозок<sup>523</sup>. Большой интерес к совместному с Россией освоению углеводородных ресурсов в арктических районах РФ проявляют крупнейшая в КНР Китайская национальная нефтегазовая корпорация и компания PetroChina, занимающая 3-е место среди Top 50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний (в 2015 г. стоимость активов PetroChina составляла 2,3 трлн юаней, 378,4 млрд долл.)<sup>524</sup>. Сегодня Россия и Китай обладают уникальным потенциалом для развития двустороннего сотрудничества в области освоения Арктического региона, а отношения стратегического партнерства между двумя странами создают прочную основу для взаимодействия в Арктике. Подключение китайских научных центров<sup>525</sup> и крупнейших государственных корпораций КНР к изучению, модернизации и совместному освоению СМП для транспортировки углеводородов в Китай, страны Европы и ЮВА будет способствовать повышению пропускной способности российского северного широтного пути<sup>526</sup>.

С точки зрения ведущих иркутских экономистов (М.Ю. Богатов, А.П. Хоменко, А.Я. Якобсон и др.), если организация регионального коридора через территорию РФ из-за недостатка инвестиций в полном объеме затруднена, следует находить возможности для его реализации по составным частям. Первым этапом могло бы стать определение приоритетной железнодорожной магистрали, связывающей 2 крупных промышленных центра — один в КНР, другой в РФ. Такой участок может быть проложен в относительно короткие сроки, а его рентабельная эксплуатация возможна задолго до завершения общего строительства коридора в целом — в таком случае протяженность транспортных путей может составить лишь несколько сотен километров. Одним из таких участков регионального транспортного коридора мог бы стать отрезок пути Харбин—Иркутск, который будет включать крупный транспортный узел Иркутска и городов, расположенных вдоль железнодорожной магистрали на удалении до 250 км от железной дороги. Целесообразно увязывать прокладку транспортного коридора со строительством новых автомобильных

дорог, линий электропередачи и других коммуникаций. Наличие региональных аэропортов и внутренних водных путей позволяет превратить этот транспортный узел в зону формирования крупного центра транзита экспортных товаров из КНР и других стран АТР в европейские регионы РФ. Поскольку ближайшим «интегратором» экспортного грузопотока является китайский Харбин, то создание инфраструктурного моста Иркутск—Харбин будет не только стимулировать экономическое развитие крупных российских региональных центров Чита и Улан-Удэ (с китайской стороны — Дацин, Хайлар, Цицикар), но и станет основой для создания пояса экономического роста, распространяющегося на промышленные центры РФ, расположенные вдоль магистрали<sup>527</sup>.

Следует активно развивать взаимодействие российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в пров. Ляонин — Далянь, Дандун, Инкоу, поскольку потенциал этого сотрудничества огромен. Именно в этой провинции планируется создание крупнейших международных портов СВА. В 2008 г. Госсовет КНР принял решение основать таможенную зону в заливе Даяо близ порта Далянь, что стало важным шагом в развитии стратегии открытости пров. Ляонин<sup>528</sup>. Порт связан не только с крупнейшим портом РК — Пусаном, но и с другими важнейшими портами РК, Японии, стран ЮВА. В 2017 г. порт Далянь обслуживал 107 национальных и международных морских маршрутов, которые соединяли его с 320 портами всего мира<sup>529</sup>. В 2015 г. порт Далянь обработал 414 млн т грузов, в 2016 г. — 436 млн т.<sup>530</sup> В конце 2017 г. местные власти подали заявку на создание порта свободной торговли, поскольку порт Далянь играет ключевую роль в морских перевозках в регионе Северо-Восточной Азии, а также является «главными воротами» экспорта и импорта северо-восточных провинций КНР — через него проходит 90 % внешнеторгового потока СВК<sup>531</sup>. Более того, порт Далянь располагает специализированными причалами для приема и отгрузки контейнеров, нефтепродуктов, минерального сырья и продовольствия, а обычные порты не способны выполнять столько функций<sup>532</sup>.

В 2016 г. порт Инкоу превратился в основной порт СВК, осуществляющий транзитную перевалку грузов в режиме комбинирован-

ных морских/железнодорожных перевозок из СВА в РФ и страны Европы (через Польшу)<sup>533</sup>. На его долю приходилось 56 % подобных перевозок из северо-восточных провинций КНР<sup>534</sup>.

Власти пров. Ляонин планируют до 2018 г. вложить более 20 млрд юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе провинциальных портов<sup>535</sup>. В начале 13-й пятилетки в провинции действовали 5 крупных морских портов с ежегодным грузооборотом более 100 млн т каждый, а общий объем грузооборота всех портов пров. Ляонин составил 1,4 млрд т<sup>536</sup>. Перспективу сулит сотрудничество российских дальневосточных портов с быстро развивающимися портами Дандун и Инкоу, расположенными на северной оконечности континентальной береговой линии Китая. Эти порты занимают удобное географическое положение — они расположены между КНР и КНДР, и совсем рядом с РФ, Японией, РК и Монголией, находятся на пересечении морских путей, соединяющих 90 портов 70 стран<sup>537</sup>. В портах ускоренными темпами идет строительство причалов, который специализируется на обслуживании крупных судов водоизмещением до 300 тыс. т. В ближайшие 2—3 года продовольствие, стальной прокат, уголь и железная руда только из 14 городов, расположенных в восточной части СВК, смогут обеспечить рост грузооборота портов Дандун и Инкоу на 200 млн т<sup>538</sup>, а выход к морю через эти порты позволит предприятиям СВК сократить логистические издержки на 6—8 млрд юаней в год<sup>539</sup>. Регулярными стали железнодорожные перевозки из порта Инкоу в Москву, причем время сухопутной перевозки по сравнению с морской сократилось вдвое, а стоимость транспортировки контейнера по железной дороге стала меньше на 1 тыс. долл.<sup>540</sup> Прибывающие обратно из России контейнеры с грузом отправятся по морю в другие города Китая, такие, как Тяньцзинь, Шанхай, Гуанчжоу<sup>541</sup>.

Не менее важным направлением развития российско-китайского сотрудничества в области морских перевозок является расширение контейнерных перевозок в РФ из портов СВК, и в первую очередь из порта Тяньцзинь, на базе которого создана крупнейшая зона свободной торговли СВК. Порт связан с Россией, Японией, РК,

КНДР и другими странами ЮВА, имеет 246 причалов, в том числе более 100, способных принимать океанские суда водоизмещением свыше 10 тыс. т<sup>542</sup>. Он поддерживает постоянные транспортные связи с более чем с 500 портами 180 стран мира<sup>543</sup>, в 2017 г. из порта Тяньцзиня, занимающего важное место в проекте «пояса и пути», в разные порты мира расходилось свыше 120 морских контейнерных линий<sup>544</sup>.

Именно порт Тяньцзинь в рамках реализации инициативы «пояса и пути» первым в Китае открыл маршрут международного автотранспортного сообщения «Китай—Монголия—Россия», что позволило значительно расширить возможности грузовых перевозок<sup>545</sup>. В 2016 г. грузооборот порта вырос до 550,56 млн т<sup>546</sup>, оборот контейнеров порта составил 14,52 млн контейнеров<sup>547</sup>. В целях повышения пропускной способности порта Тяньцзинь в 2016 г. его акватория порта была увеличена на 1,12 тыс. кв. км и достигла 1,59 тыс. кв. км, были построены дополнительные фарватеры вдоль действующего главного водного пути<sup>548</sup>. В ближайшие годы протяженность береговой линии порта будет увеличена с 78,9 до 148 км, что позволит нарастить пропускную способность порта Тяньцзинь<sup>549</sup>. Согласно прогнозу, в 2020 г. через порт ежегодно будет перевозиться 650 млн т грузов<sup>550</sup>. Тяньцзинь остается четвертым крупнейшим мировым морским портом и ведущим комплексным портовым узлом перегрузки контейнеров и грузов, перемещающихся в пределах южных портов КНР, морских портов и погранпереходов ДФО РФ, регионов СВА, ЮВА, западной Азии и Европы<sup>551</sup>. В июне 2017 г. корпорации «Тяньцзиньский порт» и «Владивостокский морской торговый порт» подписали Меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в деле ускорения развития контейнерных перевозок по международным морским маршрутам в рамках инициативы строительства «пояса и пути». Согласно меморандуму, обе стороны будут укреплять сотрудничество в сферах погрузки и разгрузки в портах, смешанных железнодорожных/водных перевозок, будут содействовать развитию контейнерных операций и совместному использованию ресурсов информационных систем двух портов. Основным средством перевозки грузов будет использоваться Транссибирская магистраль<sup>552</sup>.



Сегодня Россия становится все менее значимым партнером для АТР, тогда как значение региона для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. Перспективы полноценного включения РФ в интеграционные процессы АТР сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транспортной системы и использованием того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно. Совершенно очевидно, что промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит явные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития транспортной сети КНР<sup>553</sup>. Главная причина того, что мы не зарабатываем на транзите столько, сколько способны — Транссиб сегодня не работает как международный евроазиатский транспортный коридор, которым он всегда являлся. Россия не может предложить транзитную сеть соответствующего уровня, которая могла бы заинтересовать зарубежных грузоотправителей. Трансконтинентальный коридор, опирающийся на Транссибирскую магистраль, безусловно, нужен. Однако, учитывая высокую стоимость проекта даже простой реконструкции Транссиба, особый акцент на развитие международных евроазиатских транзитных перевозок представляется второстепенной задачей<sup>554</sup>. Это связано с тем, что возможные будущие объемы транзитных перевозок не окажутся столь значительными, чтобы возможные будущие доходы от них в размере примерно 2 млрд долл. внесли существенный вклад в бюджет РФ<sup>555</sup>. Следует также учитывать, что транзитный вариант капитализации российской территории имеет определенные экономические риски. Сегодня, в целях стимулирования экономического роста, Китай и другие страны АСЕАН делают ставку на стимулирование внутреннего и регионального спроса, о чем было подчеркнуто в выступлении премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна на ежегодном Боаском азиатском форуме в 2014 г.<sup>556</sup> Выступая на саммите глав стран АСЕАН (Манила, Филиппины в 2017 г., Ли Кэцян отметил, что в течение ближайших 5 лет общий объем китайских ПЗИ в страны АСЕАН превысит 450 млрд долл., а КНР доведет импорт из стран региона до 1 трлн долл.<sup>557</sup> Если в течение 5—10 лет странам АСЕАН удастся добиться того, что регион станет не только центром промышленного произ-

водства, но и потребления, то объем транзитных евроазиатских перевозок может сократиться, а российские инвестиции в развитие транзитной инфраструктуры могут не окупиться<sup>558</sup>. Поскольку транспортная сеть РФ не способна обеспечить перевозки значительных объемов транзитных грузов из стран АТР в Европу, сегодня пространственная геополитика Китая, ставшего центральным инфраструктурным звеном евразийского транзита, превратилась в многовариантную. При формировании проектов ЭПШП и МШП-21 в. руководство КНР планирует создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через РФ, но и через Центральную Азию, страны ЮВА и Ближний Восток, что снижает возможные инфраструктурные риски.

## Глава 3

# ОСНОВНЫЕ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КНР

---

---

### 3.1. Проект «пояса и пути» как решающий фактор развития экономики Китая

7 сентября 2013 г. в Астане председатель КНР выступил в Университете им. Назарбаева с программной речью, в которой предложил странам Центральной Азии<sup>559</sup> совместно с Китаем реализовать план создания ЭПШП, который предусматривает расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей, которые свяжут страны Центральной Азии и Китай. *А в перспективе объединенная транспортная сеть позволит создать транспортный коридор от стран АТР до стран Западной Европы<sup>560</sup>. Создаваемая сеть объединит 18 азиатских и европейских стран<sup>561</sup> общей площадью 50 млн кв. км с населением в 3 млрд человек<sup>562</sup>.* За прошедшие 10 лет ежегодный рост товарооборота Китая со странами, расположенными вдоль ЭПШП, составлял около 19 %<sup>563</sup>, в 2016 г. объем торговли Китая с этими странами составил 20 % от объема всего внешнеторгового оборота КНР и превысил 600 млрд долл., объем прямых зарубежных инвестиций китайских компаний<sup>564</sup> составил около 10 млрд долл.<sup>565</sup> Во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия, октябрь 2013 г.) председатель КНР Си Цзиньпин с целью оказания помощи в развитии региональной инфраструктуры выступил с инициативой о соз-

дании МШП-21 в. (Морского Шелкового пути-21 в.), который позволит состыковать объединенную железнодорожную и автомобильную транспортную сеть южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона. МШП-21 в. также объединит морские порты стран АСЕАН<sup>566</sup> и продлится по маршруту Желтое море—Восточно-Китайское море—Южно-Китайское море—Тихий океан и Индийский океан и даже далее до портов стран южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки<sup>567</sup>. В перспективе новый морской транспортный мост в меридиональном направлении может объединиться с российским Северным морским путем и дойти до Европы<sup>568</sup>. *Сегодня во всем мире инициативу председателя КНР Си Цзиньпина о создании ЭППП и МШП-21 в. называют планом развития «пояса и пути»*. 14—15 мая 2017 г. в Пекине прошел Форум по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути», а темой обсуждения стало «Укрепление международного сотрудничества, совместное строительство «пояса и пути», осуществление взаимовыгодного развития»<sup>569</sup>. В форуме приняли участие главы государств и правительств 29 зарубежных стран<sup>570</sup>, более 1,5 тыс. делегатов, включая официальных лиц, экспертов, предпринимателей, представителей финансовых структур и СМИ из 130 стран, а также представителей более 70 международных организаций<sup>571</sup>. Во время проведения Форума Китай подписал около 270 соглашений<sup>572</sup> о сотрудничестве с почти 30 странами и более 20 международными организациями<sup>573</sup>. Во время своего выступления на этом саммите Си Цзиньпин заявил, что в 2019 г. Китай проведет 2-й подобный Форум высокого уровня<sup>574</sup>.

Представляется исключительно важным определить основное содержание концепции председателя КНР о создании «пояса и пути», выявить ее суть и стержневое направление. Сегодня китайским руководством поставлена амбициозная цель — превращение страны из «мировой фабрики» в «инновационную державу» и поставщика высокотехнологичного продукта на мировые рынки, потеснив при этом основных конкурентов в лице США и стран Евросоюза<sup>575</sup>. Концепция «пояса и пути» призвана сократить разрыв в экономическом развитии провинций и автономных районов КНР, значительно повысить их производственный потенциал, способный

обеспечить превращение Китая в мирового промышленного и инновационного лидера. *Идея создания «пояса и пути» диктуется интересами собственного социально-экономического развития и исходит из приоритета национального интереса и подчинена решению ключевой экономической задачи председателя КНР первой половины XXI в. — обеспечения удвоения ВВП страны в 2020 г. по сравнению с 2010 г. и построения к 2020 г. (к 100-летию создания КПК) «общества средней зажиточности» («сяокан») <sup>576</sup>, к 2030 г. — «общества всеобщей зажиточности» («фуюй»), к 2049 г. (к 100-летию образования КНР) — превратить КНР в мировую могучую и процветающую державу <sup>577</sup>.* Решению этой стратегической задачи и отвечает политика ускоренного развития транспортного комплекса, призванного, в первую очередь, обеспечить поддержание оптимальных темпов роста ВВП Китая, обеспечивающих противодействие цикличности динамики и снижению общего потенциала экономического роста, наблюдаемых в течение последних лет <sup>578</sup>. *Для того, чтобы добиться выполнения поставленных целей, по утверждению китайских экономистов, ежегодные темпы роста ВВП КНР в период 13-й пятилетки должны быть не ниже показателя в 6,5 %.* <sup>579</sup> Руководство КНР, объявляя основными драйверами экономического развития в период 13-й пятилетки обеспечение расширения внутреннего спроса <sup>580</sup>, генерацию и внедрение инновационных технологий, экспорт капитала <sup>581</sup>, тем не менее, не отказывается от курса на увеличение инвестиций в отдельные приоритетные секторы экономики и расширение экспорта высокотехнологичных товаров с высокой добавленной стоимостью <sup>582</sup>. *Именно транспортному комплексу КНР в рамках реализации инициативы председателя КНР о создании «пояса и пути» отводится главная роль в решении этих приоритетных национальных экономических задач* <sup>583</sup>.

Несмотря на огромные успехи в деле проведения реформ и превращения Китая во вторую по экономической мощи мировую державу, в стране существует значительная дифференциация уровня социально-экономического развития субъектов страны (в основном это западные провинции и автономные регионы), региональное экономическое пространство отличается фрагментарностью, что является одним из факторов, тормозящим переход к поступательному экономическому развитию <sup>584</sup>. Поэтому инициатива создания «пояса

и пути» также ориентирована на формирование и реализацию стратегии выравнивания диспропорций социально-экономического развития западных провинций, решение проблем неравномерности регионального развития и сокращение контрастов в социально-экономическом положении регионов, прежде всего, на базе формирования эффективной пространственной структуры экономики страны при соблюдении баланса интересов всех провинций и автономных районов КНР<sup>585</sup>. Правительство страны намерено стимулировать бюджетное финансирование отсталых регионов и формировать благоприятный инвестиционный климат с целью привлечения иностранного и национального частного капитала, создавать и перемещать новые производственные мощности и ресурсы, активно развивать инфраструктурную сеть менее развитых районов для мобилизации всех региональных предпосылок развития. Капиталовложения в развитие инфраструктуры транспорта западных провинций и автономных районов КНР сокращают уровень экономических диспропорций между регионами, приводят к снижению транспортной составляющей в конечной цене товара, перемещаемого между восточными и западными провинциями, стимулируют процессы миграции рабочей силы, активизируют рост промышленной специализации и кооперации, облегчают доступ к новым рынкам, приводят к росту производительности труда, и, в итоге, к созданию новых конкурентных преимуществ в западных регионах КНР. С начала XX в. Китай приступил к развитию инфраструктуры 12 западных провинций и автономных районов страны, включая провинции Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань, Шаньси, Ганьсу, Цинхай, ГЧАР, НХАР, АРВМ, ТАР, СУАР и город центрального подчинения Чунцин, на долю которых приходится 72 % территории и 84 % протяженности границы Китая<sup>586</sup>. В 2013 г. Министерство транспорта КНР приняло постановление «О развитии сети транспорта в рамках стратегии масштабного освоения Западного Китая». Постановление предусматривало приоритетное строительство в этом регионе костяка автодорожной сети, состоящей из 8 магистралей в широтном направлении и 8 — в меридиональном<sup>587</sup>. Также было запланировано строительство 53 скоростных шоссе в основных экономических зонах и 18 скоростных автомобильных дорог для международных автоперевозок<sup>588</sup>.

В период 2000—2016 гг.<sup>589</sup> в строительство 300 ключевых проектов западного региона было вложено 6,35 трлн юаней (914 млрд долл.)<sup>590</sup>, что обеспечило формирование устойчивого мультипликативного эффекта в основных отраслях региональной экономики и, как следствие, опережающие ежегодные темпы РВП<sup>591</sup> (валового регионально-го продукта) по сравнению с аналогичными темпами роста РВП других регионов и в среднем по стране. Объем ВРП западного региона вырос с 1,58 трлн юаней в 2000 г. до 12,39 трлн в начале 2016 г., вклад западного региона в ВВП КНР увеличился с 17,9 до почти 21,2 % соответственно<sup>592</sup>. В период 12-й пятилетки (2011—2015 гг.)<sup>593</sup> в западном регионе Китая ежегодные темпы роста доходов на душу населения городских жителей в среднем составляли 10,5 %, сельских жителей — 11,2 %, опережая средние по стране темпы роста доходов на душу населения жителей городов и сельской местности на 0,2 % и 1 % соответственно<sup>594</sup>.

В рамках стратегии «выхода за рубеж» и концепции «продвижения на запад» (*си цзинь*) Госсовет КНР в декабре 2016 г. утвердил программу экономического развития западных регионов на период 2016—2020 гг.<sup>595</sup>, призванную обеспечить «новый уровень» экономического и социального развития западных провинций с тем, чтобы в 2020 г. создать в регионе «общество умеренного процветания»<sup>596</sup>. Основными критериями этого общества станут «здоровый и устойчивый экономический рост, существенная модернизация промышленности, ускорение инновационного развития, развитая транспортная инфраструктура, обеспечение лучшего качества и доступности государственных услуг, здоровая экология»<sup>597</sup>. В 2016 г. темпы роста инвестиций в развитие региональной транспортной сети более половины из 31 единицы провинциального уровня КНР составляли в среднем 20 %.<sup>598</sup> Этот показатель в некоторых западных провинциях и автономных районах страны даже превышал 30 %<sup>599</sup>, а именно, в АРВМ, СУАР, ГЧАР, Чунцине, провинциях Юньнань, Гуйчжоу и Шаньси<sup>600</sup>. В 2016 г. в развитие транспортной сети туда было инвестировано 100 млн юаней, началось строительство более 30 крупных объектов транспортной инфраструктуры, было построено или отремонтировано более 240 тыс км сельских дорог, ускорено автодорожное строительство в местах компактного проживания национальных

меньшинств, продолжалась прокладка запланированных на 13-ю пятилетку новых 7,5 тыс. км скоростных автострад<sup>601</sup>. В 2017 г. ГКРР запланировал увеличение объема инвестиций в развитие инфраструктурной сети западных провинций до 150 млн юаней<sup>602</sup>. Планы создания «пояса и пути» направлены на укрепление каркаса национальной транспортной сети, в первую очередь в западных провинциях, что стимулирует развитие региональной экономики. Китайские экономисты утверждают, что расширение инфраструктурного строительства в западных провинциях КНР в рамках реализации инициативы «пояса и пути» в период ближайшего десятилетия позволит стимулировать региональный экономический рост, значительно увеличить внутренний спрос и повысить объем внутренней торговли на 2,5 трлн юаней<sup>603</sup>. По итогам 2016 г. темпы роста ВРП 19 провинций и автономных районов превышали темпы роста ВВП страны, причем самые лучшие годовые показатели демонстрировали субъекты западного региона Китая<sup>604</sup>. Темпы роста ВРП ТАР составляли 11,5 %, Чунцина — 10,7, пров. Гуйчжоу — 10,5 %.<sup>605</sup> Более того, власти западных провинций запланировали темпы роста ВРП на 2017 г. в размере не ниже 10 %, <sup>606</sup> причем инвестиции в развитие своей транспортной инфраструктуры были определены в качестве приоритетных<sup>607</sup>. В список лидеров по темпам роста ВРП в 2016 г. также входили НХАР — 8 %, провинции Сычуань — 7,5 и Юньнань 7,4 %.<sup>608</sup> В период 2016—2019 гг. в развитие транспортного комплекса КНР планируется ассигновать 4,7 трлн юаней<sup>609</sup> (725 млрд долл.)<sup>610</sup>. Поскольку для завершения большинства национальных инфраструктурных проектов требуется срок от 2 до 4 лет, то ежегодный объем инвестиций в развитие национальной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей выполнение инициативы председателя КНР, оценивается в пределах более 1,4 трлн юаней<sup>611</sup>. Капиталовложения будут направлены на реализацию 303 проектов в области развития железных и автомобильных дорог, внутреннего водного транспорта, аэропортов и городского транспорта — 131 проект в 2017 г., 92 — в 2018 г. и 80 — в 2019 г.<sup>612</sup> Из общей суммы на железнодорожный транспорт будет ассигновано 2 трлн юаней на реализацию 86 проектов строительства и реконструкции 20 тыс. км железнодорожной инфраструктуры<sup>613</sup>.



Инициатива председателя КНР решает еще одну важнейшую задачу для национальной экономики — обеспечение энергетической безопасности. Стремительный рост экономики Китая, развитие урбанизации, повышение уровня жизни, требования к улучшению экологической обстановки определяют увеличение потребности страны в импорте углеводородов. В 2015 г. степень зависимость экономики Китая от импорта нефти и газа от объема собственной добычи равнялась 60,6 и 33 %, в 2016 г. зависимость возросла до 65 и 34 % соответственно<sup>614</sup>. По прогнозам, ежегодные темпы роста потребления нефти и газа в КНР в период с 2017 по 2030 г. составят 3 и 5,5 % соответственно, и в 2030 г. более 75 % потребностей китайской экономики в этих углеводородах будет удовлетворяться за счет импорта<sup>615</sup>. Столь высокая зависимость от импортных поставок нефти и газа предопределяет необходимость диверсификации каналов поставки углеводородов, поскольку значительная часть импорта нефти и газа поступает из относительно нестабильных регионов. Инициатива создания «пояса и пути» в части строительства национальной и зарубежной нефтегазопроводных сетей из соседних стран (ЭПШП) и создания мощных терминалов по приемке нефтяных танкеров и регазификации сжиженного природного газа (МШП-21 в.) позволяет снизить уязвимость экспортных поставок углеводородов и обеспечить достаточное предложение для быстро растущего внутреннего спроса по разумной цене<sup>616</sup>. В рамках инициативы создания «пояса и пути» Китайская национальная нефтегазовая корпорация приняла участие в финансировании 50 нефтяных и газовых проектов в 19 странах, примыкающих к «поясу и пути», включая РФ, Казахстан, Туркменистан, Азербайджан, Судан, Мьянму, Ирак, Иран, Индонезию и Сингапур<sup>617</sup>. К 2017 г. общий объем инвестиций китайской корпорации в совместные проекты превысил 51 млрд долл., что позволило создать в этих странах 80 тыс. новых рабочих мест<sup>618</sup>. Китайская нефтяная корпорация Sinorec заключила 72 контракта в нефтяной отрасли с 10 странами «пояса и пути» (включая Иран, Саудовскую Аравию, Казахстан, ОАЕ, Индию, Мьянму, Малайзию и Таиланд) на общую сумму 9,53 млрд долл.<sup>619</sup> В конце 2017 г. на страны и регионы вдоль «пояса и пути» приходилось свы-

ше 70 % импортируемой в Китай сырой нефти<sup>620</sup> и более 60 % импортируемого в страну природного газа<sup>621</sup>.

Цель конвергенции социально-экономического развития провинций Китая и укрепления связности единого экономического пространства страны присутствует в инициативе председателя КНР не только прямо, но и имплицитно. Лейтмотивом выступлений Си Цзиньпина на международных площадках (включая саммите G20 в Ханьчжоу в 2016 г., Всемирный экономический форум в Давосе и Форум по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» в Пекине в 2017 г.) являются утверждения, «что инициатива создания «пояса и пути» и учреждение АБИИ (Азиатского банка инфраструктурных инвестиций) принесут большую выгоду экономике Азии, будут способствовать ускорению экономического развития стран Центральной Азии, РФ, Восточной Европы, Африки и других регионов»<sup>622</sup>. С точки зрения геополитики, эта позиция не вызывает споров, однако носит подчиненный характер по отношению к сути экономической составляющей концепции председателя КНР, призванной за счет инфраструктурной экспансии на зарубежные рынки активизировать динамичный рост национальной экономики. Расширение транспортной сети в западных провинциях Китая преследует цель усиление интеграции КНР в региональную и мировую экономическую систему, а также повышение эффективности ее участия в региональных инфраструктурных проектах. *При этом модернизированная приграничная транспортная сеть западных провинций КНР, объединенная с транспортными коридорами сопредельных стран, позволит не только повысить потенциал сотрудничества западного региона с соседними странами, но и обеспечит имплементацию политики «выхода за рубеж», реализуя задачи наращивания экспорта капитала, значительного увеличения объемов и внешней торговли, и объемов экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью.*

По мере развития регионального промышленного потенциала западные провинции КНР будут испытывать нужду в новых каналах вывоза нарастающих объемов выпускаемой продукции не только внутри страны в восточном направлении, но и по западным маршрутам в Европу. Например, к 2025 г. ВРП СУАР превысит сово-

купный ВВП всех стран Центральной Азии<sup>623</sup>, и автономный район будет осуществлять экспорт части своей продукции в страны Евросоюза по железной дороге. Протяженность континентального транзитного железнодорожного маршрута из СУАР до Европы составляет менее 6 тыс. км, а расстояние транспортировки товаров, произведенных в СУАР, до китайских портов на восточном побережье КНР — около 4 тыс. км<sup>624</sup>. Однако маршрут транспортировки грузов по территории Китая к восточным портам повышает логистические издержки, поскольку требует перегрузки товаров на суда в и так излишне загруженных китайских портах и дальнейшей длительной транспортировки грузов морским путем в Европу<sup>625</sup>. Принимая во внимание высокую ставку тарифов на континентальные транзитные железнодорожные грузоперевозки, использование континентальных маршрутов ЭПШП для экспорта части промышленных товаров западных провинций в Европу будет экономически целесообразно лишь при условии, что промышленные предприятия западного региона КНР смогут наладить производство малогабаритной конкурентоспособной инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью<sup>626</sup>.

Транспортные сети сопредельных с Китаем РФ, стран Центральной и Средней Азии (проект ЭПШП) и стран ЮВА (проект МШП-21 в.) характеризуются низким качеством, недостаточной густотой, имеют разную ширину колеи и слабые технические характеристики. Транзитные тарифы в странах ЦА недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большему затягиванию сроков доставки товаров. Вышеперечисленные причины порождают ситуацию, когда многие китайские экспортные грузы, произведенные в западных провинциях КНР, перевозятся по железной дороге на восток к китайским портам для их дальнейшей морской транспортировки в Европу<sup>627</sup>. По оценкам специалистов Центра разработок стратегии инфраструктурного развития Госсовета КНР, для приведения в надлежащее состояние инфраструктуры стран, прилегающих к «поясу и пути», в период 2016—2020 гг. потребуются совместные инвестиции в объеме более 10,6 трлн долл., из которых 1,4 трлн долл. должны

быть внесены странами, расположенными вдоль маршрута «пояса и пути»<sup>628</sup>. Сегодня Китай активно рекламирует инициативу создания «пояса и пути», отмечая, что эти маршруты имеют интернациональный характер, учитывают интересы многих евроазиатских стран, которые смогут абсорбировать международные транзитные потоки, зарождающиеся на территории Китая и стран АТР<sup>629</sup>. Во время своего выступления на саммите Форума по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» Председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул, что «в ходе международного сотрудничества по строительству «пояса и пути» основное внимание следует уделять формированию взаимосвязанной региональной инфраструктуры, развивать сотрудничество в сфере строительства автомобильных и железнодорожных магистралей, портов и трубопроводов,»<sup>630</sup>. В случае реализации китайского проекта «пояса и пути» приграничные с Китаем страны могут в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению общей экономической ситуации. В инициативе создания «пояса и пути» главным образом речь идет о модернизации региональных инфраструктурных сетей и создании логистических центров для того, чтобы скорость континентальной транспортировки товаров и снижение себестоимости перевозок по маршруту АТР—Европа позволяли конкурировать с морским транспортом (проект ЭПШП), а быстрая доставки товаров из Китая в порты стран ЮВА обеспечивала бы сокращение времени перевозки транзитных грузов морским транспортом странами региона в страны Европы, Африки, Южной Азии и Персидского залива (проект МШП-21 в.). Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Китая участвовать в реализации плана строительства «пояса и пути» в обмен на финансовую помощь Пекина в деле строительства и модернизации своих транспортных сетей.

В период 2014—2016 гг. объем торговли Китая с 53 странами<sup>631</sup>, расположенными вдоль маршрутов «пояса и пути», превысил 20 трлн юаней (2,9 трлн долл.)<sup>632</sup>. В одном только 2016 г. объем торговли Китая с этими странами равнялся 6,3 трлн юаней (954,59 млрд долл.)<sup>633</sup>, что составило 25,7 % от общего объема внешнеторгового оборота Китая<sup>634</sup>. В 2016 г. объем инвестиций в проекты по развитию 7 основных отраслей экономики (транспорт, коммунальное хозяйство, строительство, телекоммуникации, энергетика, социальная сфера и экология) и в сделки в форме M&As (слияния и поглощение) составил более 493 млрд долл.<sup>635</sup>, а около 40 % этой суммы пошла на реализацию этих проектов в Китае<sup>636</sup>. Китайские компании подписали более 4 тыс. контрактов с компаниями этих стран на общую сумму 126,03 млрд долл., а основными реципиентами кредитов стали Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия, Россия и Греция<sup>637</sup>. Китай заключил международные налоговые соглашения (договоры об исключении двойного налогообложения) с 54 странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-21 в. (включая Россию, Таджикистан, Камбоджу, Индию, Пакистан, Индонезию и Румынию)<sup>638</sup>, которые позволили китайским финансовым институтам сэкономить на налогах около 900 млн юаней<sup>639</sup>. Реализуя план развития «пояса и пути», к началу 2017 г. в 35 странах и регионах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», было сформировано 56 экономических и торговых зон сотрудничества<sup>640</sup>, в 2016 г. объем налоговых поступлений, полученный правительствами этих стран, составил более 1,1 млрд долл., дополнительно было создано более 180 тыс. рабочих мест<sup>641</sup>. В 2016 г. объем китайских ПЗИ в 53 страны, прилегающие к маршрутам «пояса и пути», превысил 18 млрд долл. (около 9 % объема всех китайских ПЗИ)<sup>642</sup>, а всего в период с 2013 г. до середины 2017 г. китайские предприятия вложили более 50 млрд долл. в эти страны<sup>643</sup>, количество сделок в форме «слияния и поглощение» увеличилось с 2,3 млрд до 9,8 млрд долл.<sup>644</sup> Крупнейшими бенефициарами стали Сингапур, Индонезия, Индия, Таиланд и Малайзия<sup>645</sup>. В 2016 г. доходы китайских компаний от вложенных ПЗИ выросли на 19,8 % и составили 225 млн долл.<sup>646</sup> Китайские эксперты прогнозируют, что через 5 лет объем накопленных ПЗИ компаний из КНР в странах «пояса и пути» достигнет 150 млрд долл.<sup>647</sup> Выступая на саммите глав

стран АСЕАН (Манила, Филиппины, 2017 г.), Ли Кэцян отметил, что в течение ближайших 5 лет общий объем импорта в КНР достигнет до 8 трлн долл., причем объем импорта из стран, прилегающих к маршруту «пояса и пути», составит 2 трлн долл.<sup>648</sup> В 2016 г. китайскими компаниями в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», было заключено 7367 контрактов на общую сумму 126 млрд долл. (увеличение на 36,1 % по сравнению с предыдущим годом)<sup>649</sup>, что составило 52,1 % от общего количества зарубежных контрактов китайских компаний<sup>650</sup>. В 2017 г. около 100 крупных государственных компаний и корпораций КНР имели около 8,5 тыс. филиалов и отделений в 150 странах мира<sup>651</sup>, из них около 80 китайских государственных компаний открыли свои подразделения в странах, примыкающих к «поясу и пути»<sup>652</sup>. Во время своего выступления на саммите Форума по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» министр транспорта КНР отметил, что к началу 2018 г. было введено в действие 356 трансграничных маршрутов автомобильных и железнодорожных перевозок между КНР и 15 странами, участвующими в плане строительства «пояса и пути»<sup>653</sup>, и открыто 127 международных авиамаршрутов (113 маршрутов для пассажирских и 14 — для грузовых перевозок)<sup>654</sup>.

Наращивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей национальной и региональной экономики. В международном аспекте планы создания «пояса и пути» призваны обеспечить увеличение объемов китайских ПЗИ, которые будут направляться на расширение строительства транспортных путей за рубежом, увеличение экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий в области инфраструктурного строительства для построенных транспортных сетей. *На первый взгляд, выгодные для сопредельных стран практически беспроцентные инфраструктурные кредиты из КНР на самом деле в первую очередь приносят баснословные экономические дивиденды самому Китаю и позволяют китайским компаниям монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей и закупки подвижного состава.* Строительство транспортных сетей за рубежом

создает экстернальный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных провинций Китая, являющихся основными поставщиками материалов и оборудования для зарубежных инфраструктурных сетей. Китайские ПЗИ, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей сопредельных стран, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свои машиностроительный и строительный комплексы<sup>655</sup>, одновременно найдя применение избыточным мощностям, например, по производству стали и цемента<sup>656</sup>. Инвестиции в развитие инфраструктуры приграничных стран предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайские материалы и оборудование, технологии и технику, китайские стандарты при строительстве железных дорог с привлечением для их проектирования, обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР<sup>657</sup>. Китайские банковские структуры предпочитает выдавать кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий первоклассных банков и государственных компаний участников проектного кредитования. При этом проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ<sup>658</sup>. В апреле 2017 г. был подписан контракт с правительством Индонезии на строительство ВСЖД, которая свяжет столицу Индонезии Джакарту и 4-й по величине город страны Бандунг протяженностью 142 км<sup>659</sup>. Строительство займет 3 года, по его завершении время в пути между двумя городами сократится с нынешних 3 ч с лишним до 40 мин, а поезда будут курсировать по маршруту со скоростью до 350 км/ч. Согласно контракту, строительство ВСЖД будет финансироваться центральными банками КНР при одновременном субсидировании процентных ставок (бонификации) со стороны правительства Китая в виде возмещения банкам за счет государственного бюджета разницы между рыночными и льготными процентными ставками по кредиту на строительство ВСЖД. Дорога будет построена целиком по китайским технологиям из китайских материалов и с применением китайского оборудования, по китайским строительным и техническим нормативам и последующим китайским эксплуатационным

обслуживанием<sup>660</sup>. Это обеспечивает возвращение большей части китайских зарубежных инфраструктурных капиталовложений в экономику Китая, а подобная инвестиционная политика, сопряженная со стратегией «выхода за рубеж» и планами строительства «пояса и пути», позволяет Китаю получать значительные экономические дивиденды.

В конце 2014 г. правительство КНР приняло решение о создании Фонда в размере 40 млрд долл. для развития инфраструктуры вдоль маршрутов ЭПШП, размер которого в будущем может возрасти<sup>661</sup>. Фонд Экономического пояса Шелкового пути образован с участием средств валютных резервов Китая, Китайской инвестиционной корпорации, Государственного банка развития и Экспортно-импортного банка Китая, а инвестиции<sup>662</sup> в первую очередь будут направляться на улучшение транспортной сети центральных и западных китайских провинций, по которым пройдет маршрут ЭПШП<sup>663</sup>, а также на развитие инфраструктуры стран ЦА, ЮВА и части европейских стран, по территории которых будут проложены транзитные евроазиатский и паназиатский маршруты<sup>664</sup>. Выступая на Форуме по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути», председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Китай намерен выделить еще 100 млрд юаней (14,5 млрд долл.) в Фонд ЭПШП<sup>665</sup>, а 2 китайских банка предоставят еще 380 млрд юаней (около 55 млрд долл.) в виде займов на развитие инициативы «пояс и путь» (Государственный банк развития Китая — 250 млрд, Экспортно-импортный банк Китая — 130 млрд юаней)<sup>666</sup>. Китай в период до 2020 г. выделит 60 млрд юаней (8,7 млрд долл.) в качестве помощи развивающимся странам, участвующим в строительстве ЭПШП<sup>667</sup>. Инициатива создания Фонда ЭПШП нашла отклик у местных правительств. В 2015 г. правительство г. Фучжоу (пров. Фуцзянь) совместно с региональным филиалом Банка КНР и Фондом развития «Китай—Африка» приняли решение о создании Фонда финансирования МШП-21 в. в размере 10 млрд юаней (1,6 млрд долл.)<sup>668</sup>, а правительство пров. Гуандун выразило желание стать соинвестором этого Фонда<sup>669</sup>. Для проведения научных исследований и выработки практических рекомендаций при реализации инициативы председателя КНР в феврале 2017 г. Китайская акаде-



мия стратегии «пояса и пути» стала инициатором учреждения Фонда международного сотрудничества в размере 200 млн долл.<sup>670</sup> Всего к середине 2017 г. в Китае было создано более 30 фондов, которые осуществляли инвестирование в развитие инфраструктуры европейских, азиатских и африканских стран, участвующих в реализации инициативы о строительстве «пояса и пути»<sup>671</sup>. Инициатива Си Цзиньпина о создании «пояса и пути» предусматривает и активное привлечение отечественных и иностранных инвесторов. Во время встречи с предпринимателями во время Боаоского азиатского форума 2017 г. вице-премьер Госсовета КНР Чжан Гаоли заявил, что Китай будет прилагать еще большие усилия для создания более благоприятной среды для зарубежных инвесторов, участвующих в развитии транспортной инфраструктуры западных провинций КНР<sup>672</sup>. 6 мая 2017 г. в Пекине был создан Координационный комитет по грузовым перевозкам в рамках маршрутов ЭПШП, который определил 10 задач развития евразийского железнодорожного и автомобильного сообщения<sup>673</sup>. Среди основных — дальнейшее снижение себестоимости грузовых перевозок, открытие новых транспортных коридоров, разработка схемы движения по маршруту ЭПШП за 10 суток и др.<sup>674</sup>. Комитет был создан по инициативе Китайской железнодорожной корпорации и 7 компаний из городов Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу, Ухань, Сучжоу, Иу, Сиань<sup>675</sup>. В конце ноября 2017 г. Шанхайский университет международного бизнеса и экономики и Суд по морским делам г. Шанхай создали Центр «Морского Шелкового пути 21-в», основными задачами которого являются разработка проектов в сфере строительства транспортной инфраструктуры, стимулирование региональной торговли и оказание юридических услуг в области международного морского права<sup>676</sup>.

Активное участие в финансировании развития инфраструктуры в странах, прилегающих к ЭПШП, принимают крупнейшие китайские банки. В 2015 г. Банк Китая инвестировал 28,6 млрд долл. в строительство транспортных сетей 18 стран, через территорию которых будет проходить ЭПШП<sup>677</sup>, с 2013 г. Промышленный и коммерческий банк Китая (Industrial and Commercial Bank of China) открыл 127 отделений в 18 (из 64) странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», и около 20 отделений в юго-восточном, юго-запад-

ном, центральном и западном регионах КНР, тяготеющих к этим маршрутам<sup>678</sup>. Покрывающая более 50 % маршрутов «поояса и пути» банковская сеть позволяет финансировать крупные инвестиционные проекты в области развития инфраструктуры основных 6 проектов: ЭКЕТМ (Экономический коридор Евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали), ЭККЦЗА (Экономический коридор Китай—Центральная Азия—Западная Азия)<sup>679</sup>, КПЭК (Экономический коридор Китай—Пакистан)<sup>680</sup>, ЭКБКМ (Экономический коридор Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма)<sup>681</sup>, КМРЭК (Экономический коридор Китай—Монголия—Россия)<sup>682</sup>, ЭККПИК (Экономический коридор Китай—полуостров Индокитай)<sup>683</sup>, «Субрегиональная экономическая зона «Большой Меконг» и планов развития сопредельных стран, направленных на сопряжение с инициативой председателя КНР о строительстве «поояса и пути»<sup>684</sup>. К началу 2017 г. Промышленный и коммерческий банк Китая предоставил преференциальные и синдицированные кредиты на общую сумму 22 млрд долл. китайским компаниям, участвующим в реализации 95 проектов «поояса и пути» в 33 странах Азии, Европы и Африки<sup>685</sup>. Причем при финансировании китайские компании при строительстве транспортной инфраструктуры за рубежом могут получить возобновляемую (револьверную) кредитную линию на срок до 20—25 лет<sup>686</sup>. В 2016 г. Экспортно-импортный банк Китая финансировал более 1,2 тыс. проектов в рамках строительства «поояса и пути» и международного сотрудничества в области создания зарубежных производственных мощностей, общая контрактная стоимость которых составляла 700 млрд юаней (около 101,4 млрд долл.)<sup>687</sup>. В июне 2017 г. Китайский банк развития объявил, что в ближайшие 3 года он инвестирует 250 млрд юаней (36,7 млрд долл.) в инфраструктурные проекты, связанные со странами «поояса и пути»<sup>688</sup>. С целью получения более высокой нормы прибыли пенсионные фонды, страховые компании, суверенные и частные инвестиционные фонды начали вкладывать средства в проекты в рамках «поояса и пути», и сегодня китайские инвестиционные проекты в области строительства инфраструктуры «поояса и пути» активно выходят на мировой рынок развития транспортной инфраструктуры — в 2016 г. китайские компании заключили новые контракты на строи-

тельство зарубежных инфраструктурных объектов на общую сумму 126,03 млрд долл.<sup>689</sup>

В период 2016—2017 гг. Государственный информационный центр КНР на основе сбора 300 млрд бит информации (включающей статистические и интернет данные КНР и стран, прилегающих к «поясу и пути»,) провел анализ вклада 64 стран в сотрудничество с Китаем в реализации инициативы председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве ЭПШП и МШП 21 в. Анализ проводился по 5 позициям, включающим коммуникационную политику, региональную интеграцию, торговлю, финансы и общественную поддержку. Пять первых мест достались странам, которые наиболее тесно сотрудничали с КНР в деле реализации инициативы строительства «пояса и пути». Первое место досталось России, за которой вплотную следовал Казахстан (проект ЭПШП). За ними следовали Таиланд (проект МШП-21 в.), Пакистан (проект ЭПШП) и Индонезия (проект МШП-21 в.)<sup>690</sup>. В самом Китае пять первых мест достались провинциям Гуандун, Чжэцзян, городам центрального подчинения Шанхай и Тяньцзинь, пров. Фуцзянь<sup>691</sup>. В результате анализа было установлено, что общий объем прямых зарубежных инвестиций 80 % единиц провинциального уровня КНР в страны, прилегающие к «поясу и пути», превышал 1 млрд долл., а ежегодные темпы роста этих ПЗИ превышали 20 %.<sup>692</sup> 21 марта 2017 г. Китай запустил в эксплуатацию государственный официальный веб-сайт «пояс и путь» ([www.yidaiyilu.gov.cn](http://www.yidaiyilu.gov.cn)), а страницы сайта также появились в китайском микроблоге «Сина Вэйбо» и в соцсети «Вичат». За создание веб-сайта отвечает Государственный информационный центр, а руководящей структурой выступает Канцелярия руководящей группы по строительству «пояса и пути»<sup>693</sup>. На веб-сайте освещаются новейшие достижения в строительстве «пояса и пути», предоставляется информационное обслуживание и платформа для обменов между предприятиями, общественными организациями и гражданами стран, расположенных вдоль «пояса и пути». Пока запущены версии сайта только на китайском и английском языках, но в течение 2018 г. появятся версии на других языках — русском, французском, арабском, испанском и др. Официальный сайт «пояс и путь» взаимодействует с более чем 30 китайскими государственными ведомст-

вами, а также с властями административных единиц провинциального уровня Китая и со многими странами вдоль «пояса и пути», а пользователи могут посещать сайт как с компьютера, так и с мобильного телефона<sup>694</sup>.

*Осуществляя в рамках реализации планов «выхода за рубеж» и создания «пояса и пути» кредитование строительства транспортной инфраструктуры в странах АТР и Европы, экономика КНР получает тройную выгоду. Во-первых, эти инвестиции создают мощный мультипликативный эффект в отраслях экономики КНР. Во-вторых, строительство по китайским технологиям зарубежных инфраструктурных сетей создает спрос на импорт из КНР строительных материалов, оборудования и высокотехнологичного подвижного состава с высокой добавленной стоимостью (и последующее послепродажное его обслуживание с использованием китайских комплектующих), активизируя рост экспортных поставок отраслевой продукции и увеличение экспортных доходов Китая. В-третьих, строительство зарубежной инфраструктуры способствует увеличению количества международных транзитных транспортных маршрутов, стимулирующих рост потенциала транспортных услуг, объективно способствует увеличению объемов всей внешней торговли Китая и росту поступлений в бюджет.*

В наши дни высокоскоростные железнодорожные магистрали превратились в новую «визитную карточку» китайского экспорта. В 2016 г. общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составила 24,7 млрд долл.<sup>695</sup> К началу 2017 г. Китайская железнодорожная корпорация уже приступила к строительству/проектированию высокоскоростных железных дорог в РФ, США, Индонезии, Сингапуре, Таиланде, Малайзии (ВСЖД Москва—Казань протяженностью 770 км, ВСЖД в западной части США из Лас-Вегаса до Лос-Анджелеса — 370 км, ВСЖД Джакарта—Бандунг — 150 км, ВСЖД Малайзия—Сингапур и ряд проектов в других странах мира)<sup>696</sup>. Провозглашенный руководством КНР план строительства ЭПШП, вовлекающий в широкомасштабное железнодорожное строительство все больше европейских и азиатских стран, несомненно, будет способствовать бурному росту спроса на строительство железных дорог по китайским технологиям и закупку под-

вижного состава для ВСЖД из КНР. *Развитие высокотехнологичного подвижного состава, соответствующего передовым стандартам, уже приносит значительный экономический эффект — в 2016 г. на фоне сокращения объемов экспорта китайских товаров за рубеж на 5,5 %, объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава вырос на 40 % и составил 26,57 млрд юаней (4,113 млрд долл.)*<sup>697</sup>. КНР оставила далеко позади Японию и РК<sup>698</sup> по объемам экспорта высокотехнологичной продукции. Доля Китая в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции возросла с 9,4 % в 2001 г. до 45,2 % в 2015 г., а большую часть этого экспорта составили поставки за рубеж подвижного состава для ВСЖД<sup>699</sup>. Объемы китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство Китаем железных дорог за рубежом в 2014 г. в стоимостном выражении (около 7,5 млрд долл.) составили 2/3 стоимости российского экспорта вооружений за 2014 г (10,2 млрд долл.<sup>700</sup>), в 2015 г. — 10,7 и 14,5 млрд долл., в 2016 г. 11,5 и 15 млрд долл. соответственно<sup>701</sup>. В ближайшие 5 лет ежегодные темпы роста мирового рынка железнодорожных транзитных перевозок составят 3,3 %, а объем спроса на подвижной состав для его обеспечения возрастет до 65—70 млрд долл.<sup>702</sup> В 2015 г. руководство КНР провозгласило амбициозный план «Сделано в Китае 2025»<sup>703</sup> — к 2020 г. довести объемы продаж железнодорожного подвижного состава до 650 млрд юаней (101,9 млрд долл.)<sup>704</sup>. Эта цифра станет сопоставима с показателями мировых объемов продажи вооружений<sup>705</sup>. План предусматривает, что из общего объема продаж подвижного состава в 2020 г. около 20 % будет приходиться на экспорт<sup>706</sup>, а в 2025 г. — 40 % соответственно<sup>707</sup>. *В случае реализации плана «Сделано в Китае 2025» объем экспорта китайской высокотехнологичной гражданской отрасли по производству железнодорожного подвижного состава в стоимостном выражении станет значительно превышать не только стоимость объемов экспорта российского, но и всего рынка мирового вооружения.*

Во многих странах, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», активно расширяются масштабы индустриализации и урбанизации, требующие создания значительных дополнительных инфраструктурных мощностей, которые можно построить с помощью китайских ПЗИ, технологий, квалифицированного персонала и т. п.

Перемещение в страны, примыкающих к маршрутам «пояса и пути», избытка китайских производственных мощностей по производству стали и цемента, решают две задачи, стоящие перед национальной экономикой Китая. Во-первых, решается главная задача по сокращению избыточных производственных мощностей, которые оказывают негативное влияние как на региональную экономику, так и экологическую обстановку в стране. Во-вторых, китайские производственные мощности по производству материалов для прокладки транспортных сетей приближаются к месту их зарубежного строительства. За 3 года с начала реализации инициативы «пояса и пути» к началу 2017 г. Китай заключил соглашения о перемещении либо строительстве предприятий по производству стали и цемента с 20 странами, расположенных вдоль двух маршрутов<sup>708</sup>. В период 2013—2017 гг. более 700 компаний по производству стали и цемента из пров. Хэбэй перевели или создали новые мощности в странах ЦА и ЮВА, прилегающих к маршрутам «пояса и пути»<sup>709</sup>. По сообщению газеты China Daily, власти пров. Хэбэй<sup>710</sup> планируют к 2023 г. вывести за границу мощности по производству стали общим объемом в 20 млн т<sup>711</sup>. В 2016 г. китайская компания по производству стали Hebei Iron & Steel Group с целью вывода своих мощностей на международные рынки выкупила активы убыточного сталелитейного завода в г. Смедерево (Сербия) и намерена инвестировать 300 млн долл. в его реконструкцию<sup>712</sup>. В 2017 г. Китайская металлургическая корпорация (Metallurgical Corp. of China) приступила к строительству завода по производству стали мощностью 3,5 млн т в год в административном центре штата Паханг г. Куантане (Малайзия)<sup>713</sup> и намерена расширить свое присутствие во Вьетнаме<sup>714</sup>. В 2016 г. металлургическая корпорация Baosteel инвестировала 40 млн долл. в строительство завода по выплавке стали в Индии с ежегодным объемом производства в 150 тыс. т<sup>715</sup>. В ноябре 2017 г. на северо-западе Бангладеш вступила в строй крупнейшая в стране тепловая электростанция (ТЭС) Барапукуриа на угольном топливе, полностью построенная китайской компанией Harbin Electric International<sup>716</sup>. Согласно контракту по строительству ТЭС, заключенному в 2013 г., все работы по проектированию, строительству, поставке и монтажу оборудования осуществлялись китайской компанией, которая будет также

осуществлять коммерческую эксплуатацию ТЭС в течение ближайших 5 лет<sup>717</sup>. В период 2016—2017 гг. КНР и Казахстан заключили контракты на сумму, превышающую 20 млрд долл., в которых определяются условия и объемы китайских кредитов при переносе из Китая в Казахстан либо создании новых производственных предприятий по производству стали и цемента<sup>718</sup>. В период 2014—2017 гг. за счет массированных китайских ПЗИ в Пакистане проходило активное строительство мощностей по производству стали и цемента, необходимых для обеспечения развития местной инфраструктуры в рамках реализации проекта «Экономического коридора Китай—Пакистан»<sup>719</sup>. Создание транспортных сетей в странах, прилегающих к «поясу и пути», позволяет китайским компаниям переносить туда производства с высокой степенью применения ручного труда. За последние годы более 65 % подобных предприятий из Шэньчжэня были переведены в Бангладеш<sup>720</sup>.

Хотя в основе инициативы председателя КНР Си Цзиньпина о создании «пояса и пути», в первую очередь, лежит забота об ускорении развития национальной экономики, следует отметить, что в силу объективности и необратимости законов межрегиональной экономической интеграции этот проект приобретает и кумулятивный характер, стимулируя развитие мировой экономики. Китайские экономисты утверждают, что имплементация инициативы председателя КНР будет стимулировать рост мирового ВВП на 1,75 процентных пункта<sup>721</sup>. Реализация проекта «пояса и пути» будет не только активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», но и позволит решить взаимодополняющие проблемы экономического, финансового, политического и социального характера<sup>722</sup>. Для КНР геополитические аспекты плана «одного пояса и одного пути» очевидны — Китай посредством расширения транспортных сетей с со странами, прилегающими к «поясу и пути», стремится активизировать экономические связи с Россией, усилить свое экономическое присутствие в странах Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии<sup>723</sup>, АТР, стимулировать рост внешней торговли со странами Европы<sup>724</sup>. В перспективе реализация инициативы Си Цзиньпина может привести к формированию новой архитектуры мировой экономики, где цен-

тром будет Китай, а главными связующими звеньями станут Россия, страны ЦА и ЮВА.

При реализации проекта «пояса и пути» Китай сталкивается и с рядом проблем, обусловленных преобладанием национальных интересов ряда государств, которые противоречат процессам инфраструктурной интеграции и приводят к серьезной конкуренции. При формировании евроазиатских железнодорожных и автомобильных коридоров часто преобладают национальные интересы центральноазиатских государств, которые противоречат процессам интеграции в ШОС<sup>725</sup> и приводят к серьезной конкуренции. С целью обеспечения роста внешней торговли и увеличения доходов за счет перевозки транзитных грузов государства ЦА приступили к изменению конфигурации своих железных дорог. Сегодня каждый член ШОС может предложить транзитные маршруты по собственной территории в обход общих путей. Между членами ШОС существуют различные взгляды на пути инфраструктурной интеграции, среди них возникают определенные противоречия<sup>726</sup>. Казахстан увеличил объем внешнеторгового оборота с КНР и, построив железнодорожную магистраль в Иран через территорию Туркменистана, поддерживает строительство грузовой и высокоскоростной железной дороги от границы с Китаем через Туркмению, Иран, Турцию и далее в Западную Европу, поскольку такой путь оказывается быстрее и экономичнее, чем через Россию<sup>727</sup>. Хотя руководители стран ЦА выступают за совместное строительство автомобильных и железнодорожных магистралей на пространстве ШОС, однако в действительности Узбекистан ратует за создание нового транспортного коридора ЦА—Персидский залив<sup>728</sup>, а Таджикистан выступает за афганское направление через китайско-таджикский КПП Кульма—Кашгар<sup>729</sup>. Сегодня активно реализуется план китайского руководства о прокладке железной, автомобильной дорог и нефтепровода, которые в рамках китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) из Кашгара соединят СУАР через Исламабад и Карачи с пакистанским портом Гвадар. Этот план вызывает крайне негативную реакцию Индии, которая, с одной стороны, утверждает, что инфраструктурная сеть проходит по спорным территориям, а с другой — правительство Индии опасается, что в будущем порт Гвадар может



превратиться в морскую военную базу Китая. В мае 2017 г. Индия приняла решение бойкотировать экономический Форум по международному экономическому сотрудничеству в рамках «пояс и путь», который проходил в столице Китая<sup>730</sup>.

### **3.2. Создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций как финансовая основа строительства «пояса и пути»**

По прогнозу специалистов АБР, в период 2010—2020 гг.<sup>731</sup> странам Азии для поддержания нынешнего уровня экономического развития необходимо вложить в развитие национальных транспортных сетей около 8 трлн долл.<sup>732</sup>, а в период 2016—2030 гг. — 26 трлн долл.<sup>733</sup> Причем 68 % этой суммы будет направлено на строительство новых инфраструктурных объектов, 32 % — на ремонт и обслуживание уже имеющейся инфраструктуры<sup>734</sup>. Аналитики ВБ прогнозируют, что для ликвидации инфраструктурных ограничений страны Южной Азии в течение ближайших десяти лет должны ежегодно инвестировать 250 млрд долл. в развитие своих транспортных сетей, а страны Восточной Азии — 600 млрд долл.<sup>735</sup> Однако ни ВБ, ни АБР не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, выделяя не более 20 млрд долл. на развитие азиатской инфраструктуры и концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов с целью борьбы с бедностью<sup>736</sup>. На 21-й встрече лидеров АТЭС (Бали, 2013 г.) председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением о создании АБИИ (Азиатского банка инфраструктурных инвестиций)<sup>737</sup>. По мнению руководства Китая, подобный финансовый институт позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству в Азии, а также активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире<sup>738</sup>. Выступая на Боаоском форуме (2014 г.), премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в 100 млрд долл. будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион, и будет отличаться от АБР и ВБ<sup>739</sup>, которые являются

политизированными институтами и выступают в качестве государственных агентов<sup>740</sup>. Предоставление кредитов со стороны АБИИ не будет обуславливаться выполнением целого ряда требований, как это делают упомянутые банки<sup>741</sup>. АБИИ является открытым институтом, и, согласно уставу, любая страна может стать новым членом АБИИ, если она соответствует требованиям для вступления<sup>742</sup>. В октябре 2014 г. представители 21 азиатской страны в Пекине подписали меморандум о создании АБИИ, среди которых были Лаос, Кампучия, Мьянма, Таиланд, Вьетнам, Малайзия, Сингапур, Бруней, Филиппины, Индонезия, Казахстан, Узбекистан, Кувейт, Непал, Оман, Южная Корея, Монголия, Индия, Пакистан, Шри Ланка, Бангладеш (10 стран являются членами АСЕАН). В январе 2015 г. количество членов АБИИ увеличилось до 26 членов, когда Новая Зеландия, Саудовская Аравия, Таджикистан, Мальдивская Республика выразили желание вступить в АБИИ. К 15 апреля 2015 г. (истечению срока подачи заявок на вступление в АБИИ) 57 государств заявили о желании стать странами-учредителями АБИИ, среди которых было 37 стран Азии и 20 стран других регионов. В итоге, 29 июня 2015 г. в Пекине вместе собрались 57 потенциальных стран-учредителей, а 50 из них поставили подписи под «Соглашением о создании АБИИ». Не подписали «Соглашение о создании АБИИ» Кувейт, Филиппины, Таиланд, Малайзия, Польша, Южная Африка и Дания, хотя в дальнейшем у них имеется возможность вступить в банк<sup>743</sup>. В начале 2017 г. количество стран-участниц АБИИ насчитывало 57 членов, из них 75 % стран располагались в Азиатском регионе<sup>744</sup>. Поскольку заявки на членство в АБИИ поступили от 30 стран, руководство банка полагает, что к 2018 г. количество стран-участников АБИИ может превысить 80 членов<sup>745</sup>.

В состав членов АБИИ входят не только страны Азиатского региона, но и государства, расположенные за его пределами. Распределение долей стран-участниц происходит в первую очередь с учетом географических различий между ними. В соответствии с принятым порядком доля азиатских и неазиатских стран распределяется в пропорции 75 и 25 % соответственно<sup>746</sup>. Дальнейшее распределение акций АБИИ происходит согласно размеру ВВП страны-участницы<sup>747</sup>. В соответствии с «Соглашением о создании АБИИ»<sup>748</sup>, уставной ка-

питал АБИИ составляет 100 млрд долл. и делится на 1 млн акций стоимостью 100 тыс. долл. каждая<sup>749</sup>. Для формирования своего уставного капитала Китай закупил акций на сумму 29,7804 млрд долл., что составило 30,34 % от общей суммы<sup>750</sup>. Таким образом, Китай стал крупнейшим владельцем акций АБИИ. В итоге, на долю Китая приходится 26,06 % голосов<sup>751</sup>. Если КНР не поддержит какой-либо проект, то он не будет принят. «Соглашение о создании АБИИ» предусматривает, что при голосовании по особо важным вопросам необходимо набрать 75 % голосов<sup>752</sup>, и поэтому, КНР обладает правом вето. За Китаем следуют Индия (уставной капитал определен в 8,367 млрд долл.), Россия (6,536 млрд)<sup>753</sup>, Германия (4,484 млрд), РК (3,739 млрд)<sup>754</sup>. Другими значительными соучредителями АБИИ являются Австралия (3,691 млрд долл.), Франция (3,376 млрд), Индонезия (3,361 млрд), Великобритания (3,055 млрд), Бразилия (3,181 млрд)<sup>755</sup>. За ними следовали: Турция (2,610 млрд), Италия (2,572 млрд), Саудовская Аравия (2,545 млрд), Испания (1,762 млрд), Иран (1,581 млрд), Таиланд (1,428 млрд), Объединенные Арабские Эмираты (1,861 млрд), Пакистан (1,034 млрд), Нидерланды (1,031 млрд), остальные (12,832 млрд долл.)<sup>756</sup>. Понимая, что АБИИ в перспективе будет угрожать гегемонии ВБ, и соответственно интересам США, американская администрация провела большую кампанию по противодействию вступлению в банк некоторых стран, однако, из стран G7 и ближайших союзников США воздержалась от присоединения к АБИИ только одна Япония. Тем не менее, в январе 2017 г. президент АБИИ Цзинь Лицунь заявил, что двери банка по-прежнему открыты для этих двух стран<sup>757</sup>.

25 декабря 2015 г. официально вступило в силу «Соглашение о создании АБИИ», ознаменовав тот факт, что банк получил свое оформление с юридической точки зрения<sup>758</sup>. Штаб-квартира банка располагается в Пекине. Предполагается, что с ростом операций АБИИ планируется открыть структуры и представительства в других городах КНР и в городах стран-участниц<sup>759</sup>. В 2016 г. штат сотрудников АБИИ насчитывал 50 человек, а в течение 2017 г. количество квалифицированных сотрудников банка возросло до 200 человек<sup>760</sup>. В соответствии с «Соглашением о создании АБИИ» первый президент банка избирался Советом управляющих исходя из принципа

абсолютного большинства и из числа представителей азиатских стран-участниц. Срок его полномочий составляет 5 лет, и допускается возможность его переизбрания еще на один 5-летний срок<sup>761</sup>. Первым президентом АБИИ стал генеральный секретарь временной многосторонней комиссии АБИИ Цзинь Лицунь. По его заявлению, через 5—6 лет из средств банка планируется ежегодно выделять 10—15 млрд долл. на кредитование развития инфраструктуры в рамках инициативы создания «пояса и пути»<sup>762</sup>. В 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредитов на общую сумму 1,73 млрд долл. на реализацию 9 инфраструктурных проектов<sup>763</sup> в 7 азиатских странах<sup>764</sup>. С января по сентябрь 2016 г. банк выделил кредиты на инфраструктурное строительство в 4 странах (Бангладеш, Индонезия, Пакистан, Узбекистан и Таджикистан) на сумму 509 млн долл.<sup>765</sup>, а в октябре — еще 300 млн долл. на проекты в Мьянме<sup>766</sup>. В декабре 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредита Азербайджану на проект проведения газопровода через Анатолию<sup>767</sup>, в марте 2017 г. — заявки на новые кредиты в размере 285 млн долл. на финансирование инфраструктурных проектов в Индонезии и Бангладеш<sup>768</sup>. Таким образом, совокупный объем выданных АБИИ кредитов на начало 2017 г. превысил 2 млрд долл.<sup>769</sup> Индонезия получит 2 кредита на 125 млн и 100 млн долл., а Бангладеш — 60 млн долл. для реконструкции сети газопроводов<sup>770</sup>. В 2016 г. АБИИ и АБР приступили к разработке проекта синдицированного кредитования, позволяющего странам-заемщикам получать значительные кредитные суммы, которые один банк предоставить не в состоянии вследствие высокого риска либо вследствие превышения законодательных ограничений<sup>771</sup>. В 2017 г. общий объем кредитования АБИИ составил около 2,5 млрд долл.<sup>772</sup>, в 2018 г. предусмотрен в размере 3,5 млрд долл.<sup>773</sup>

23 марта 2017 г. Совет управляющих АБИИ одобрил вступление 13 новых членов, и после расширения число членов банка достигло 70, что позволило АБИИ по количеству членов стать вторым после Всемирного банка многосторонним институтом развития<sup>774</sup>. По количеству членов АБИИ превзошел Европейский банк реконструкции и развития и Азиатский банк развития<sup>775</sup>. Одобрение на присоединение к АБИИ получили Афганистан, Армения, Фиджи, САР Сянган, Восточный Тимор, Бельгия, Канада, Эфиопия, Венгрия,

Ирландия, Перу, Судан и Венесуэла<sup>776</sup>. Официально членами АБИИ они станут после завершения необходимых внутренних процедур и осуществления первого взноса в капитал банка<sup>777</sup>. 13 мая 2017 г. Совет управляющих АБИИ одобрил решение принять 7 новых членов банка, благодаря чему общее число членов АБИИ увеличилось до 77<sup>778</sup>. 3 из одобренных заявок поступили от предполагаемых региональных членов (Бахрейна, Кипра и Самоа) а остальные — от нерегиональных членов (Боливии, Чили, Греции и Румынии)<sup>779</sup>, а согласно заявлению президента АБИИ Цзинь Лицюня, к концу 2018 г. общее количество членов банка возрастет до 85<sup>780</sup>.

В 2017 г. было завершено формирование основных структур банка, разработаны правила и нормативы, регламентирующие аккумуляцию средств в оперативную деятельность банка, были уточнены процедуры конкретных финансовых операций, был создан механизм управления финансовыми рисками<sup>781</sup>. Учреждение АБИИ является важным шагом реализации стратегической программы «пояса и пути», нацеленной на активизацию инфраструктурного развития Азии, углубление регионального и международного сотрудничества. Это отмечено в преамбуле «Соглашения о создании АБИИ: «...уверены в том, что, будучи многосторонним финансовым учреждением для активизации инфраструктурного развития, АБИИ сможет мобилизовать больше денежных средств для развития инфраструктуры в Азии, а также вне ее, разрешить проблемы финансирования, с которыми сталкиваются многие страны». В начале 2017 г. руководство АБИИ определило приоритетные стратегические задачи на текущий год. По словам президента банка Цзинь Лицюня, главная миссия АБИИ заключается в стимулировании социально-экономического развития Азии посредством инвестирования в проекты, стимулирующие установление связи между рынками<sup>782</sup>.

Азиатские цели АБИИ также отвечают потребностям РФ в повышении уровня развития инфраструктуры ДФО РФ, а также совпадают с целью укрепления региональной интеграции, которую всемерно поддерживает Евразийский экономический союз. РФ и КНР имеют возможность на основании ныне существующих механизмов двустороннего сотрудничества активизировать взаимодействие с АБИИ и другими финансовыми структурами. Например,

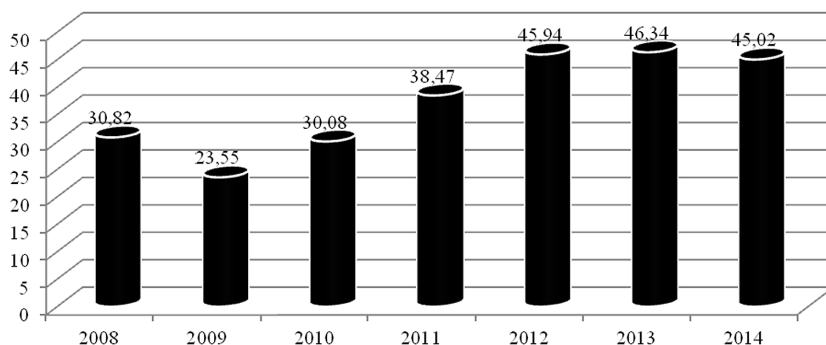
Российско-китайский инвестиционный фонд может принять участие в проектах АБИИ либо привлекать кредиты АБИИ в свои проекты<sup>783</sup>.

### **3.3. Центральная Азия превращается в важнейшее звено транзитных евразийских перевозок**

Вследствие неспособности дальневосточных портов РФ обрабатывать сколь значительные объемы транзитных грузов и, соответственно, насытить Транссиб грузопотоком сегодня Китай превратился в основной «впускной клапан» евразийских континентальных транзитных потоков из стран АТР, добавляя к ним и значительную часть произведенных в стране товаров. Китай стал «генеральным диспетчером транзитных потоков», определяя количество и направление маршрутов перевозки транзитных грузов. Учитывая свое геополитическое положение в АТР и близость Центральной и Южной Азии, Китай приступил к созданию собственных альтернативных железнодорожных и автомобильных коридоров Азия—Европа.

План создания ЭПШП (по кит. — *Сычоу чжилу цзинци дай*) не сводится лишь к решению транспортных проблем, хотя инфраструктурный аспект составляет стержень китайской инициативы. Реализация плана позволит обеспечить усиление экономического и, следовательно, политического влияния Китая в странах Центральной, Западной, Южной и Юго—Восточной Азии, Закавказья, Восточной Европы<sup>784</sup>. Активное внедрение Китая в страны ЦА (Центральная Азия) явилось естественным результатом превращения этого региона в центральное звено евразийского транспортного коридора. Географическая близость Центральной Азии, общая граница протяженностью более 3,3 тыс. км, относительная политическая стабильность в регионе, реальная возможность создания транспортных коридоров с учетом проводимого центральноазиатскими государствами курса на диверсификацию экспортных поставок — все это делает регион Центральной Азии чрезвычайно привлекательным для Китая<sup>785</sup>. КНР граничит с Казахстаном (общая граница 1,7 тыс. км), Кыргыз-

станом и Таджикистаном и отдален небольшим расстоянием от Узбекистана и Туркменистана<sup>786</sup>. В 2014 г. объем торговли КНР и 5 странами Центральной Азии составил 45,02 млрд долл.<sup>787</sup>, Китай стал главным торговым партнером Казахстана и Туркменистана<sup>788</sup>, вторым по объему для Кыргызстана<sup>789</sup> и Узбекистана<sup>790</sup> и третьим — для Таджикистана<sup>791</sup> (диаграмма 1).



**Диаграмма 1.** Объем торговли КНР с 5 странами Центральной Азии (млрд долл.).  
*Источник:* China-central Asia trade accelerates. URL: [http://english.people.com.cn/90883/84262\\_20.html](http://english.people.com.cn/90883/84262_20.html); Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цзюй (Государственное бюро статистики КНР). URL: [http://data.stats.gov.cn/workspace/index.js?sid=480C0531DF8743FA75E0E19A327\\_29B5A?m=hgnd](http://data.stats.gov.cn/workspace/index.js?sid=480C0531DF8743FA75E0E19A327_29B5A?m=hgnd); *Chen Yingqun (China Daily)*. Central Asia gets closer, boosts trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content\\_29569120.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm); *Li Fangfang*. One-Way Ticket to Prosperity. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201\\_800111292.html](http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111292.html).

Основным центром сосредоточения всех евразийских транзитных маршрутов КНР является Синьцзян-Уйгурский автономный район. В 2016 и 2017 гг. объем внешней торговли автономного района с 5 странами Центральной Азии превышал 20 млрд долл.<sup>792</sup> и составлял около 70 % от общего внешнеторгового оборота СУАР<sup>793</sup>. В 2017 г. Казахстан и Кыргызстан стали главными торговыми партнерами СУАР — объем товарооборота автономного района с этими странами за первые 3 квартала 2017 г. составил 45,1 и 22,8 млрд юаней соответственно<sup>794</sup>. Результатом развития региональной международной торговли явилось предложение об учреждении в Урумчи

международного регионального финансового центра и последующем создании зоны свободной торговли Китай—Центральная Азия, аналогичной модели сотрудничества Китай—АСЕАН<sup>795</sup>.

Крупнейшим торговым партнером СУАР в 2016 г. стал Казахстан, на долю которого пришлось 28,5 % объема внешней торговли автономного района<sup>796</sup>, или более 10 млрд долл.<sup>797</sup> В 2016 г. грузооборот между двумя странами составил 8,3 млн т<sup>798</sup>, а в 2017 г. он возрос до 11 млн т<sup>799</sup>. На 13-м заседании глав правительств ШОС (Астана, декабрь 2014 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян заявил, что именно Казахстан становится для Китая «основными транспортными воротами» в Центрально-Азиатский регион и рассматривается руководством КНР в качестве главного звена будущей евроазиатской трансконтинентальной транзитной магистрали<sup>800</sup>. Совершенно очевидно, что и Казахстан стремится привлечь подавляющую часть континентального грузопотока в направлении Азия—Европа и увеличить объемы транзитных грузов с 80 млн т в 2015 г. до 170 млн т в 2020 г. и нарастить доходы от евроазиатского транзита с нынешних 800 млн долл.<sup>801</sup> до 2 млрд в 2020 г. и 10 млрд долл. в 2050 г.<sup>802</sup> В настоящее время свыше 80 % железнодорожных составов, курсирующих в рамках международных железнодорожных грузовых перевозок в направлении Китай—Европа, проходят через территорию Казахстана, в последние 5 лет объем транзитных контейнерных перевозок в рамках международных евроазиатских железнодорожных грузовых перевозок увеличился в 28 раз.<sup>803</sup> Сегодня ведется активная работа по сопряжению китайской инициативы по строительству ЭПШП и казахстанской государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» («Светлый путь»). В 2016 г. в г. Сиань состоялся первый международный таможенный форум, на котором представители 70 стран обсуждали перспективы развития проекта ЭПШП. В рамках форума Китай и Казахстан договорились о создании зоны свободной торговли в крупных городах вдоль железных дорог, проходящих вдоль проекта ЭПШП<sup>804</sup>. В 2016 г. Казахстан в рамках ШОС превратился во второго по значимости торгового партнера КНР и занял первое место по объемам привлеченных китайских ПЗИ. В 2017 г. общий объем китайских ПЗИ в реализацию 51 крупного проекта в Казахстане составил 26,8 млрд долл. (большая часть ПЗИ была на-



правлена на строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры)<sup>805</sup>, из них 17 совместных проектов на сумму 15 млрд долл. уже запущены или подготовлены к эксплуатации<sup>806</sup>. В 2017 г. Китай и Казахстан создали совместный Фонд стимулирования инфраструктурного развития в размере 2 млрд долл.<sup>807</sup>, а также договорились о выделении целевых кредитов на сумму в 15 млрд долл.<sup>808</sup> С 2010 по 2017 г. капиталовложения Казахстана в модернизацию национальной транспортной инфраструктуры составили более 23 млрд долл., и Астана планирует в ближайшие 4 года инвестировать еще 11 млрд долл. в реализацию 60 инфраструктурных проектов на своей территории<sup>809</sup>. В ноябре 2017 г. в Пекине проходили финальные переговоры, касающиеся деталей создания совместного фонда Китай—Казахстан с общим капиталом в 300 млн долл. для финансирования строительства инфраструктурных объектов на территории Казахстана. Участниками фонда станут «Казына Капитал Менеджмент», CITIC Group Corporation, Китайско-евразийский фонд экономического сотрудничества и Asia Investment Finance Group. У «Казына Капитал Менеджмент» уже есть опыт совместной деятельности с китайскими партнерами в рамках фонда «CITIC — Kazyna Investment Fund I», который уже инвестировал 100 млн долл. в реализацию двух проектов в области развития казахстанского железнодорожного транспорта. Планируется, что до конца 2017 г. совместный фонд Китай—Казахстан будет создан, и первые инфраструктурные проекты получат финансирование уже в 2018 г.<sup>810</sup>

В марте 2017 г. местные власти округа Тачэн (СУАР) и правительство Казахстана пришли к соглашению о начале строительства железной дороги Тачэн—Аягоз (Казахстан). Железная дорога протяженностью 265 км будет пересекать китайско-казахстанскую границу на КПП Бакту и соединится в Аягозе с железнодорожной веткой, ведущей из Центральной Азии в Сибирь, а далее — с Транссибирской магистралью<sup>811</sup>. Таким образом, будет сформирован новый международный железнодорожный маршрут, который свяжет Азию и Европу<sup>812</sup>. По мере сопряжения строительства ЭПШП и государственной программы инфраструктурного развития Казахстана «Нурлы жол» сотрудничество между Китаем и Казахстаном становится все более тесным. Железная дорога Каратай—Бакту—Аягоз станет од-

ним из железнодорожных маршрутов на ЭПШП, ее строительство будет способствовать повышению роли СУАР в качестве ключевой зоны ЭПШП. В 2017 г. в СУАР продолжалось строительство железнодорожной ветки Карамай—Тачэн протяженностью 308 км. Она будет проходить от станции Байкоуцюань г. Карамай на действующей железной дороге Куйтунь—Бэйтунь и заканчиваться на КПП Бакту. Стоимость строительства железной дороги Карамай—Тачэн составит 5,2 млрд юаней. Эта дорога включена в качестве важного проекта в средне- и долгосрочный план строительства железнодорожной сети Китая и 13-й пятилетний план развития железнодорожной инфраструктуры страны на период 2016—2020 гг. Она станет третьей китайской железной дорогой, ведущей в район китайско-казахстанской границы, где сегодня действуют 2 железнодорожные линии, которые пересекают китайско-казахстанскую границу на КПП Алашанькоу и Хоргос. На западе железная дорога Карамай—Тачэн будет связана с маршрутом Тачэн—Аягоз и действующими железнодорожными линиями в Казахстане, благодаря чему появится новый транспортный коридор, ведущий в Центральную Азию и Европу. На востоке она соединится с действующими железными дорогами, в том числе линиями Алашанькоу—Ланьчжоу и Ланьчжоу—Баотоу. Таким образом, будет сформирован новый транзитный маршрут, который позволит странам Европы и ЦА получить выход к Бохайскому заливу<sup>813</sup>.

В 2016 г. общий объем грузовых перевозок воздушным транспортом в мире составил около 60 млн т, в том числе порядка 10 млн т приходится на направление Азия—Европа, а транзит груза через воздушное пространство Казахстана составил 1,5 млн т, из которых только 100 тыс. т груза были обработаны в аэропортах страны. Оператор казахстанской национальной почтовой сети АО «Казпочта» активно участвует в транзитных проектах, запуская новые современные авиационные хабы в аэропортах Алматы и Астаны для увеличения объемов транзитных отправок из Китая в Европу и обратно через территорию Казахстана. Это позволит в будущем пропускать через Казахстан более 20 % всех транзитных объемов посылок из Китая в Россию и страны Европы. В 2015 г. объем потока почтовых отправок через АО «Казпочта» составил 6,5 млн посылок, а в

2016 г. — 10 млн ед. В 2018 г. при помощи китайских инвестиций будет построен новый современный международный почтовый хаб на территории аэропорта Сары-Арка<sup>814</sup>, через который почтовые грузы из КНР будут пересылаться в РФ, страны ЕАЭС и ЕС<sup>815</sup> и который обеспечит рост объемов транзитных перевозок почтовых отправлений через АО «Казпочта» в период 2018 г. до 17 млн ед<sup>816</sup>.

В 2016 г. Китай и Казахстан сделали важный шаг в финансовом сотрудничестве — они перешли на расчеты в юанях, что будет стимулировать развитие торговли двух стран и создавать благоприятные условия для инвестиций<sup>817</sup>. Стремительное развитие китайско-казахстанской инфраструктурной интеграции, в особенности, в области железнодорожных перевозок, способно переформатировать конфигурацию международных грузовых потоков на евразийском пространстве и позволит создать новые транспортные коридоры. При этом гибкость использования подвижного состава на большем числе маршрутов между рынками Европы и Азии заметно повышается.

Следует выделить внутривосточные факторы, негативно сказывающиеся на планах формирования надежных транзитных коридоров в странах Центральной Азии. Амбициозные планы лидеров политических элит стран ЦА постоянно возобладают над общими региональными интересами экономической интеграции. Часто происходит несогласованность с определением приоритетности в принятии инфраструктурных и других проектов в сфере экономики без согласования с другими членами ШОС<sup>818</sup>. Велика коррумпированность государственных чиновников, ответственных за реализацию проектов, к тому же значительная часть местных руководителей обладает недостаточным опытом и экономическими знаниями. Серьезные угрозы связаны с этническими факторами и высоким уровнем религиозной и социальной напряженности. Свидетельством явились волнения в Казахстане в 2011 г. — действия властей по стабилизации обстановки в стране привели к всплеску агрессии, разрушению транспортных путей и поджогу подвижного состава. Между странами ЦА (Узбекистан и Кыргызстан, Узбекистан и Таджикистан) в период 2013—2017 гг. сохранялись сложные отношения, вызванные соперничеством за энергетические и водные ресурсы, конфликтами из-за неурегулированных пограничных проблем. В начале

2014 г. власти Кыргызстана закрыли все пограничные и таможенные пункты пропуска на границе с Таджикистаном, где произошла перестрелка между киргизскими и таджикскими пограничниками. В ходе конфликта были применены минометы, а в результате инцидента шестеро пограничников из Кыргызстана получили ранения<sup>819</sup>. Неразвитость и разрозненность транспортных сетей стран Центральной Азии становится еще одним препятствием развития транзитной транспортной интеграции КНР и стран региона ЦА. По оценкам китайских специалистов Госсовета КНР, для приведения в надлежащее состояние инфраструктуры стран ЦА, прилегающих к «поясу и пути», в период 2016—2020 гг. потребуются совместные инвестиции в объеме более 11 трлн юаней<sup>820</sup>. Аналитики АБР полагают, что в период до 2022 г. потребуются около 3 млрд долл. инвестиций для модернизации всей транспортной инфраструктуры стран Центральной Азии<sup>821</sup>.

Центральноазиатские государства, по чьей территории проходит ЕТМ, являются членами ШОС. Площадь стран этой региональной организации составляет 30,1 млн кв. км (5,9 % общей площади земли, или 3/5 площади Евразии), здесь проживает 21,5 % всего населения планеты (1589,3 млн человек)<sup>822</sup>. Совокупный объем ВВП стран-членов ШОС в 2015 г. составил 12,436 млрд долл., или 16,9 % общемирового ВВП, а объем внешней торговли — 4,605 млрд долл.<sup>823</sup> Экономическая интеграция является наиболее слабым направлением деятельности ШОС, намеченные многосторонние программы на практике малоэффективны и не дают желаемого результата. Основная проблема экономического сотрудничества — отсутствие механизма финансирования многосторонних проектов<sup>824</sup>. В первую очередь, это касается совместных проектов в области развития транспортной интеграции, поскольку незначительный размер бюджета ШОС не способен обеспечить финансирование этой крайне капиталоемкой сферы<sup>825</sup>. К 13-му саммиту ШОС (Бишкек, сентябрь 2013 г.) был подготовлен перечень 30 базовых экономических проектов, однако члены ШОС так и не смогли договориться о механизме их финансирования, который рассматривается уже в течение долгого периода<sup>826</sup>. РФ выступает с предложением о создании Фонда развития ШОС, который бы обеспечивал подготовку проектов, а

последующее их финансирование предлагается осуществлять при помощи кредитов межбанковского объединения ШОС. Китай выступает за создание Банка развития ШОС в размере 10 млрд долл., в котором взносы будут распределены пропорционально размерам ВВП<sup>827</sup>. Поскольку при таком варианте формирования Банка развития основной вклад и голос будут китайскими, то РФ не согласна с подобным подходом, и до последнего времени члены Организации так и не сумели договориться о создании единого механизма кредитования совместных проектов<sup>828</sup>. Потерпели неудачу попытки КНР создать ЗТС (зона свободной торговли) в рамках ШОС — в 2003 г. предложение Китая об учреждении ЗСТ на территории стран-членов ШОС было отвергнуто участниками Организации<sup>829</sup>. 15 мая 2015 г. в Уфе прошло 7-е совещание министров транспорта стран ШОС, на котором стороны подчеркнули важность задачи интеграции региональных инфраструктурных сетей и был вновь поднят вопрос о принятии решения о создании совместного банка ШОС, средства которого могут интенсифицировать совместное инфраструктурное сотрудничество<sup>830</sup>.

Сегодня Китай в одностороннем порядке инвестирует значительные средства на льготное кредитование совместных с центральноазиатскими членами ШОС проектов строительства транзитных транспортных коридоров<sup>831</sup>. Экономические и финансовые возможности Китая позволяют ему занять доминирующее положение в качестве главного инвестора центральноазиатских стран. При этом слабость позиции России в Центрально-Азиатском регионе определяется, прежде всего, неспособностью оказывать экономическую помощь, сопоставимую с советскими временами и тем более с нынешней китайской торговой и инвестиционной экспансией в регионе. Объем торговли КНР со странами-членами ШОС увеличился с 14,2 млрд долл. в 2002 г. до 140 млрд в 2015 г.<sup>832</sup> В период 2008—2016 гг. в рамках сотрудничества между КНР, Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном было реализовано более 100 проектов в области развития инфраструктуры<sup>833</sup>, Китай предоставил центрально-азиатским странам кредиты на сумму 27,1 млрд долл.<sup>834</sup>, и в конце 2017 г. общий объем накопленных прямых зарубежных инвестиций КНР, направленных на экономическое разви-

тие центральноазиатских стран, составил 74,2 млрд долл.<sup>835</sup> В сентябре 2014 г. руководство КНР заявило об учреждении Фонда евроазиатской экономической интеграции в размере 1 млрд долл., который будет в основном кредитовать инфраструктурное строительство в центральноазиатских странах ШОС<sup>836</sup>. На состоявшемся в 2016 г. 16-м саммите ШОС председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Китай выделит еще 5 млрд долл. на финансирование совместных проектов членов ШОС, включая строительство автомобильного транспортного коридора «Западный Китай—Европа»<sup>837</sup>.

### 3.4. Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТМ)

Начало формирования нового континентального железнодорожного маршрута было положено открытием 1 декабря 1992 г. движения грузового поезда «Восток 1808» по маршруту Ляньюньган (пров. Цзянсу)—Роттердам (Нидерланды) протяженностью 10 837 км<sup>838</sup>. Этот самый короткий и наиболее экономичный транспортный коридор между Азией и Европой, который начинается на тихоокеанском побережье Китая в порту Ляньюньган и пересекает страну в широтном направлении. ЕТМ (Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль) проходит по маршруту Ляньюньган—Сюйчжоу—Чжэнчжоу—Сиань—Ланьчжоу—Урумчи—уездный г. Усу и через пограничный переход Алашанькоу—Достык соединяется с железнодорожной сетью Казахстана, России, Белоруссии, Польши, Германии<sup>839</sup>. Китайский участок стал результатом реконструкции Лунхай—Ланьсиньской железнодорожной магистрали (Ляньюньган—Урумчи), которая связывает восток и запад страны<sup>840</sup>. В Сюйчжоу, Чжэнчжоу, Баоцзи, Ланьчжоу к этой трассе примыкают железные дороги Пекин—Шанхай, Пекин—Гуанчжоу, Баоцзи—Чэнду, Баотоу—Ланьчжоу и Ланьчжоу—Урумчи<sup>841</sup>. Эту магистраль можно было условно разделить на 2 участка. Первый — Лунхайская дорога (Ляньюньган—Ланьчжоу), проходит через провинции Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Шэньси и Ганьсу. Второй участок — это железная дорога Пекин—Синьцзян, идущая из Ланьчжоу в Урумчи<sup>842</sup>.

С 1991 г. начались перевозки грузов по временной схеме, а в июне 1992 г. было открыто регулярное сообщение по маршруту Урумчи—Алматы<sup>843</sup>. Масштабные работы были проведены на конечных участках магистрали, а модернизация железнодорожного пути позволила повысить скорость движения поездов до 160—180 км/ч. В 1998 г. вся китайская часть магистрали стала двухпутной<sup>844</sup>. В 2012 г. было открыто движение поездов по электрифицированной железнодорожной магистрали Ляньчжоу (пров. Ганьсу)—Урумчи (СУАР)<sup>845</sup>, что явилось завершением работ по электрификации китайского участка ЕТМ от восточно-китайского порта Ляньюньган до КПП Алашанькоу на китайско-казахстанской границе<sup>846</sup>. Вдоль всей магистрали действует автоматизированная система связи и слежения за движением грузов, дорога проходит по территории, где отсутствуют зоны сильных и устойчивых морозов. Прилегающие к железной дороге порты не замерзают зимой, а их погрузочно-разгрузочный потенциал десятикратно превосходит мощности российских портов<sup>847</sup>. Сегодня Ляньюньган — основной центр притяжения мощных транспортных потоков сухопутного ЭПШП. В результате последней реконструкции порт Ляньюньган превратился в современный международный порт, многократно возросли его акватория и общая длина причалов, была построена дамба протяженностью более 8 км, позволяющая увеличивать, по мере необходимости, количество причалов, что превратило порт в один из крупнейших на тихоокеанском побережье КНР<sup>848</sup>. В 2016 г. порт Ляньюньган обработал 200,82 млн т грузов<sup>849</sup>, через него транзитом прошло более 5 млн стандартных контейнеров<sup>850</sup>. В 2014 г. там закончилось строительство первой очереди китайско-казахстанского логистического терминала, который превратил порт в крупнейший пункт распределения транзитных грузов, поступающих в страны Европы и ЦА. В 2016 г. через Ляньюньган проходило более 30 % европейских и около 60 % центральноазиатских трансграничных перевозок<sup>851</sup>. В дальнейшем в терминале будут сооружены контейнерная площадка площадью 220 тыс. кв. м, помещение для сбора и разбора контейнеров площадью 23 тыс. кв. м и железнодорожная подъездная линия протяженностью 3,8 км<sup>852</sup>. Максимальная мощность центра в 2020 г. составит 500 тыс. стандартных контейнеров в год<sup>853</sup>, а модернизация терминальной инфра-

структуры позволит увеличить поток грузов из стран АТЭС в страны Европы и ЦА<sup>854</sup>. Порт Ляньюньган связан железными дорогами с портами Тяньцзинь, Шанхай и Циндао, а морскими путями — с портом Пусан (РК) и портом Осака (Япония). Эти связи открывают новые рынки для Казахстана и всего Центрально-Азиатского региона<sup>855</sup>. В 2014 г. рядом с акваторией порта Ляньюньган был введен в эксплуатацию новый порт Сюйвэй, который укрепил позиции порта Ляньюньган в качестве «главного впускного клапана», наполняющего евроазиатский континентальный транзитный маршрут грузами из стран АТР<sup>856</sup>. В 2016 г. порт Сюйвэй обрабатывал 100 млн т грузов, а к 2020 г. его мощность возрастет до 200 млн т<sup>857</sup>. Уже сегодня мощности порта Ляньюньган превосходят совокупные мощности всех российских дальневосточных портов, а с выходом порта Сюйвэй через несколько лет на запланированные объемы обработки грузов способность китайского порта Ляньюньган абсорбировать грузопотоки из стран АТР и, соответственно, насыщать ими ЕТМ еще больше возрастет<sup>858</sup>.

Передача китайского груза в Казахстане происходит на пограничном КПП Алашанькоу (КНР)—Достык (ранее Дружба), который начал функционировать в 1992 г.<sup>859</sup> Через этот пограничный переход, расположенный на северо-восточной окраине Боэртала-Монгольского автономного округа СУАР, также осуществляется транзит грузов автомобильным транспортом из Китая в страны ЦА<sup>860</sup>. В последние годы руководство СУАР стало уделять внимание репрофилированию этого КПП на перевалку грузов в железнодорожном сообщении. Постоянно осуществляется обустройство железнодорожного пограничного перехода Алашанькоу—Достык на китайской территории. Начиная с 2003 г. Министерство железных дорог КНР инвестировало по 500 млн юаней в реконструкцию КПП, строительство новых станционных и складских помещений, расширение приемоотправочных путей, предназначенных для замены колесных пар или перегрузки вагонов. В 2015 г. на КПП действовали 24 перегрузочные линии, был построен крупнейший в Азии всепогодный закрытый перегрузочный центр<sup>861</sup>, способный ежегодно обрабатывать 200 тыс. контейнеров<sup>862</sup>. Количество железнодорожных контейнеров, следующих через КПП Алашанькоу, стало значительно пре-



вышать показатели перевалки грузов на других китайских железнодорожных переходах с сопредельными странами<sup>863</sup>. Ежегодный объем грузооборота КПП Алашанькоу стал превышать половину совокупного объема грузооборота 16 КПП СУАР<sup>864</sup>. В декабре 2012 г. Алашанькоу получил статус города уездного уровня<sup>865</sup>, а в 2016 г. Государственный комитет по делам развития и реформ определил КПП Алашанькоу в качестве важнейшего пропускного пункта в грузовых перевозках между КНР и странами Европы<sup>866</sup>. КПП Алашанькоу превратился в крупнейший в Китае сухопутный международный порт: за 20 лет после его открытия мощности по обработке грузов увеличились со 160 тыс. т в 1991 г. до более 28 млн т в 2016 г.<sup>867</sup> В период 12-й пятилетки (2010—2015 гг.) общее количество транзитных составов в западном направлении из КНР, прошедших через КПП Алашанькоу, составило 2075. Было перевезено 394 тыс. т грузов общей стоимостью 8,28 млрд долл.<sup>868</sup> В 2016 г. через КПП Алашанькоу прошло 1,2 тыс. международных железнодорожных составов из КНР в страны ЦА и Европы<sup>869</sup>, которые перевезли 301 млн т грузов<sup>870</sup>. Алашанькоу является главными воротами сухопутного импорта автомобилей из РФ и стран Европы — на КПП работает 13 предприятий, занимающихся ввозом в КНР готовых автомашин из-за рубежа<sup>871</sup>. В 2016 г. через КПП Алашанькоу было ввезено в общей сложности 283 полностью собранных автомобиля, а в 2017 г. импорт автомобилей в Китай из России, Германии, ОАЭ и других стран превысит 1000 ед<sup>872</sup>.

Из-за недостаточного развития сети автомобильных дорог в СУАР железная дорога Ляньюньган—Урумчи протяженностью 3,2 тыс. км сегодня является основной магистралью, которая связывает Синьцзян-Уйгурский автономный район с остальными единицами провинциального уровня КНР<sup>873</sup>, однако временами магистраль перегружена китайскими грузами регионального значения<sup>874</sup>. Неудовлетворительное состояние железнодорожной сети Казахстана, являющегося главным перевалочным звеном китайского грузопотока, также становится ограничителем роста транзита грузов из Китая и стран АТР в Европу. В последние годы объем транзитных перевозок по территории Казахстана составлял около 18 млн т, тогда как в конце 1980-х гг. он превышал 100 млн т. При этом на железно-

дорожный транспорт приходится лишь 5 % объема этих перевозок<sup>875</sup>. В 2014 г. из КНР в 13 ведущих стран Европы было перевезено 110 млн т экспортных грузов. Однако лишь 1,6 млн т, или около 1 % общего объема экспортных грузов из КНР в страны Европы<sup>876</sup>, составили континентальные железнодорожные перевозки<sup>877</sup>.

В течение долгого времени КПП Алашанькоу—Достык<sup>878</sup> был единственным железнодорожным переходом на китайско-казахстанской границе. В 2013 г. был достроен участок железной дороги из Казахстана Жетыген—Алтынколь—Хоргос протяженностью 293 км, и казахстанская железная дорога соединилась с железнодорожной магистралью Цзинхэ—Инин—Хоргос (протяженность 286 км), где был оборудован второй железнодорожный пункт пропуска<sup>879</sup>. КПП Хоргос—Алтынколь, ставший воротами нового дублирующего железнодорожного транзитного маршрута на запад через казахстанскую территорию, позволил в 2016 г. обеспечить обработку более 20 млн т транзитных грузов<sup>880</sup>. В период 2015—2016 гг. погрузочно-разгрузочная мощность КПП Хоргос составила более 500 тыс. контейнеров, а грузооборот этой базы в период с января по сентябрь 2017 г. достиг в количественном выражении 19,37 млн т, увеличившись на 14,2 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года<sup>881</sup>. За указанный период времени внешнеторговый оборот через КПП Хоргос в стоимостном выражении составил 70,2 млрд юаней (прирост на 29,87 %).<sup>882</sup> К 2020 г. КПП Хоргос обеспечит увеличение объема транзита по казахстанской территории до 50 млн т<sup>883</sup>. Открытие второго китайско-казахстанского железнодорожного пограничного перехода Хоргос—Алтынколь<sup>884</sup> позволило на 500 км сократить расстояние транспортировки от Китая до южных областей Казахстана и стран Центральной Азии<sup>885</sup>. В начале 2017 г. из Урумчи был запущен новый маршрут грузовых перевозок в Алматы через КПП Хоргос, который позволил сократить время транспортировки грузов из административного центра СУАР в Алматы на 25 % — до 30 ч по сравнению с перевозкой по такому же маршруту через КПП Алашанькоу<sup>886</sup>. Дублирующий международный железнодорожный коридор позволит Китаю освоить среднеазиатский рынок с населением 60 млн человек, постепенно закрепиться на западноазиатском и европейском рынках<sup>887</sup>. В июне 2017 г. была

официально запущена в эксплуатацию вторая железнодорожная линия пассажирских перевозок между Китаем и Казахстаном — до этого пассажирские перевозки между КНР и Казахстаном осуществлялись через КПП Алашанькоу. Согласно расписанию, поезд по новому маршруту будет отправляться ежедневно из Урумчи под номером К9765 и пересекать КПП Хоргос—Алтынколь на границе двух стран. Там пассажиры делают пересадку на казахстанский поезд под номером 701 и следуют по территории Казахстана до прибытия в конечный пункт Астану (с остановками в Алматы, Сары-Шагане и Караганде). Новый маршрут позволяет сэкономить 8 ч по сравнению с временем, которое требуется на поездку по магистрали через КПП Алашанькоу, а на начальной стадии эксплуатации маршрута пассажирский состав формируется из 5 вагонов, в которых установлены в общей сложности 198 жестких плацкартных мест<sup>888</sup>. Торгово-экономические контакты между Китаем и Казахстаном становятся все более тесными по мере реализации инициативы «пояс и путь», а открытие движения по новым грузовым и пассажирским маршрутам способствует значительному сокращению времени перевозок между Китаем, Казахстаном и странами Центральной, Средней и Западной Азии.

С середины 2014 г. из китайско-казахстанского международного терминала порта Ляньюньган поезда через КПП Хоргос и Алашанькоу стали прибывать в Алматы. Ежедневно в оба конца отправлялись 2 состава, груженные 100 контейнерами, а время в пути составляло 12 дней<sup>889</sup>. С ноября 2016 г. грузовые поезда «Китай—Центральная Азия» стали пересекать границу Китая ежедневно, а всего по этому маршруту с 2014 г. до начала 2017 г. проследовало 328 поездов в Алматы<sup>890</sup>. В декабре 2016 г. только через КПП Хоргос проследовал юбилейный сотый грузовой состав «Китай—Центральная Азия» из порта Ляньюньган в Ташкент<sup>891</sup>. В течение 2016 г. из Уханя (пров. Хубэй) следовали грузовые маршруты в 5 стран Центральной Азии<sup>892</sup>. С февраля 2017 г. из Урумчи (СУАР) в Алматы стали отправляться скоростные грузовые поезда, пересекающие границу через КПП Хоргос вместо КПП Алашанькоу, что позволило сократить время транспортировки грузов по маршруту Урумчи—Алматы на 25 % — до 30 ч<sup>893</sup>. Кроме того, этот маршрут был продлен до Ирана и

Турции, а в целом сегодня грузовые поезда из Урумчи в западном направлении достигают Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, России, Польши и Германии. СУАР самостоятельно формирует составы, направляющиеся в страны Европы. В 2016 г. через КПП Алашанькоу и Хоргос из СУАР было отправлено 223 грузовых составов в страны ЕС<sup>894</sup>, а в 2017 г. это количество возросло до 600<sup>895</sup>.

В целях улучшения положения с региональными перевозками, повышения транзитного потенциала ключевого транспортного узла Западного Китая в период 12-й и 13-й пятилеток правительство КНР приступило к активному развитию транспортной системы СУАР. Ключевым звеном станет Урумчи, откуда будет сформирована веерная транспортная сеть из 8 транспортных коридоров<sup>896</sup>. В 2014 г. началось строительство, а в середине 2017 г. — путеукладочные работы на железнодорожной магистрали Корла (юг СУАР)—Голмуд (пров. Цинхай), которая обеспечит соединение СУАР с соседней пров. Цинхай<sup>897</sup>. Протяженность железнодорожной магистрали стоимостью 37 млрд юаней (6,2 млрд долл.) составит 1213,7 км, из которых 505,6 км будут пролегать по территории пров. Цинхай. Ее строительство началось в конце 2014 г. и завершится в 2019 г. Около 708 км железной дороги расположены на территории СУАР, 505 км пройдут через пров. Цинхай, по всей длине магистрали будут расположены 86 станций, а проектная скорость движения поездов по магистрали составит 120 км/ч<sup>898</sup>. Железная дорога Голмуд—Корла станет электрифицированной однопутной железной дорогой первой государственной категории. Сдача в эксплуатацию участка в пров. Цинхай ожидается к концу 2018 г., а открытие движения на всех участках магистрали намечено на 2019 г.<sup>899</sup> Реализация данного проекта позволит сократить время в пути между городами Голмуд и Корла с 26 до 12 ч и будет иметь важное значение для совершенствования железнодорожной сети на западе Китая, особенно в пров. Цинхай<sup>900</sup> и СУАР (новая железная дорога также соединит СУАР с Цинхай-Тибетской железнодорожной магистралью). В 2014 г. власти СУАР приступили к строительству железнодорожной магистрали Хами (СУАР)—Эрджин (АРВМ), которая начнет перевозить грузы в 2018 г.<sup>901</sup> В 2015 г. на западе СУАР началось строительство железнодорожной магистрали Карамай—Тачэн протяжен-

ностью 308 км стоимостью более 5 млрд юаней (840 млн долл.), которая была запущена в эксплуатацию в конце 2017 г.<sup>902</sup> Магистраль, ставшая составной частью национальной сети железных дорог, соединяющей СУАР с соседними АРВМ и пров. Ганьсу, ежегодно будет перевозить 15 млн т грузов<sup>903</sup>. Она значительно сокращает расстояние транспортировки транзитных грузов до казахстанской границы, превратилась в еще один маршрут транзитного грузопотока в Казахстан и Европу и, согласно расчетам, позволяет на 30 % снизить стоимость транспортировки грузов<sup>904</sup>. В мае 2016 г. была запущена в эксплуатацию *самая протяженная* на сегодняшний день в КНР пассажирская железная дорога Урумчи—Цицикар (К1084). Поезда пересекают 8 провинций и г. Тяньцзинь, совершают 40 остановок, преодолевая путь длиной в 4818 км<sup>905</sup>. Власти автономного района рассматривают вопрос о строительстве высокоскоростной железной дороги, которая соединит Урумчи и Хоргос<sup>906</sup>.

В северном направлении СУАР приступил к строительству железных дорог Чжуньдун—Фуюнь—Бэйтунь—КПП Цзимунай, Саньтанху—КПП Лаомяо, Фуюнь—Чингиль—КПП Такешикен и Карамай—Чугучак—КПП Бакэту<sup>907</sup>. В западном направлении Синьцзян приступил к строительству китайской части железной дороги Китай—Кыргызстан—Узбекистан<sup>908</sup> и железной дороги Китай—Пакистан, которая позволит связать СУАР с Индийским океаном<sup>909</sup>.

Сегодня около 40 % городов и уездов СУАР не соединены автомобильными дорогами<sup>910</sup>. В 2016 г. правительство КНР выделило около 998,4 млрд юаней на реализацию 62 ключевых инфраструктурных проектов в СУАР<sup>911</sup>. Эти инвестиции, в частности, позволили начать строительство 5 железных дорог, 9 автомобильных шоссе и 3 региональных аэропортов<sup>912</sup>. Финансирование развития инфраструктуры автономного района идет нарастающими темпами — в 2017 г. общий объем капиталовложений в развитие транспортного комплекса СУАР по сравнению с 2016 г. увеличился на 50 % — до 1,5 трлн юаней<sup>913</sup>. Для обеспечения работ на 4347 объектах транспортного строительства местные власти наняли 124 тыс. сельских рабочих, причем 92,7 % из них составляли жители СУАР<sup>914</sup>. В 2017 г. объемы инвестиции в развитие сети автомобильных дорог по сравнению с 2016 г. возросли в 5,7 раз — до 170 млрд юаней

(24,8 млрд долл.)<sup>915</sup>, и началось строительство 6 тыс. км новых автомобильных магистралей<sup>916</sup>. К 2020 г. сеть автодорог протяженностью 82,3 тыс. км соединит все города и уезды СУАР, что позволит снизить логистические расходы в автономном районе на 30 %.<sup>917</sup> Объемы капиталовложений в развитие сети железных дорог и аэропортов автономного района в 2017 г. по сравнению с предыдущим годом возросли на 50 % — до 34,7 млрд и 14,4 млрд юаней соответственно<sup>918</sup>. В 2017 г. в СУАР началась реконструкция и расширение аэропортов в Урумчи, Кашгаре, Аксу, Инине, Хотане, Корле, Тачэне и Алтае, а также местные власти приступили к строительству новых аэропортов в уездах Чжаосу, Юйтянь, Ташкуртан, Шачэ и Жоцян и г. Тумшук<sup>919</sup>. В конце 2017 г. из СУАР осуществлялось 224 авиационных маршрута, в том числе 197 внутренних и 27 международных, которые соединяли Урумчи с 25 зарубежными и 68 китайскими городами<sup>920</sup>.

В СУАР уже созданы более 20 логистических центров в городах Урумчи, Каши (Кашгар), Хоргос, Хами, Корла, Куйтунь, Инин, призванных облегчить процедуру формирования грузопотоков в страны ЦА и Европы, а их общая площадь составляет 2.2 млн кв. м<sup>921</sup>. Сегодня именно СУАР превращается в «международный логистический центр»<sup>922</sup>, связанный транзитной железнодорожной сетью с 9 провинциями и административными центрами КНР и откуда расходятся три маршрута ЕТМ в страны Европы, ЦА и Пакистан<sup>923</sup>.

### **3.4.1. Северный маршрут ЕТМ**

*Северный маршрут ЕТМ* начинается в Урумчи и через Джунгарские ворота выходит в Казахстан (КПП Достык, бывш. станция Дружба), пересекает Семиречье и через Алматы доходит до Шымкента (бывш. Чимкент), где разветвляется. *Первая ветка северного маршрута ЕТМ* через Актюбинск и Уральск обходит Каспийское море с севера, где соединяется с транспортными коммуникациями России по маршруту Урумчи (КНР)—Алашанькоу—Достык (Казахстан)—станция Илецк-1 (Оренбургская обл.)—Казань—Москва

(станция Красное Московская обл.)—Брест—страны Европы. *Вторая ветка северного маршрута ЕТМ* через КПП Хоргос и казахстанскую территорию (минуя территорию РФ и других центральноазиатских стран) выходит к Каспийскому морю к порту Актау (Хоргос—Достык—Жезказган—Саксаульская—Бейнеу—Актау). Здесь берет начало паромная переправа на Баку, а в Казахстане этот маршрут протяженностью 3,5 тыс. км называют Транскаспийским транспортным коридором, или маршрутом «Шелковый ветер». Сегодня ведутся работы по расширению морского порта Актау — конечного пункта северного казахстанского маршрута ЕТМ в западном направлении, динамично развивается казахстанский торговый флот<sup>924</sup>. Сегодня общий объем грузов, перевозимый в Каспийском море, превышает 30 млн т, а доля порта Актау составляет около 30 % от общего объема грузопотока<sup>925</sup>. В ноябре 2015 г. КНР, Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция учредили консорциум по транзитной транспортировке грузов из Китая в Европу, в состав которого вошли компания Mishgeng Logistics (КНР), железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (Казахстан), Каспийское морское пароходство и компания Karvan Logistics (Азербайджан), компания Trans Caucasus Terminals (Грузия). Турция вошла в консорциум в качестве ассоциированного члена. В 2016 г. начались тестовые перевозки по Транскаспийскому транспортному коридору: КНР—Казахстан—Азербайджан (Баку)—Грузия (Тбилиси, Ахалкалаки)—Турция (Карс)—Европа. Транзитный поезд, перевозивший 21 контейнер с электроникой, вышел из китайского порта Ляньюньган и через 15 дней прибыл в Стамбул, сократив время транспортировки вдвое по сравнению с продолжительностью морского пути<sup>926</sup>. 30 октября 2017 г. железная дорога БТК (Баку—Тбилиси—Карс) была введена в полноценную эксплуатацию<sup>927</sup> и Транскаспийский транспортный коридор увеличил объем международных грузоперевозок<sup>928</sup>. На начальном этапе ежегодные объемы перевозок будут составлять около 6,5 млн т грузов и 1 млн пассажиров<sup>929</sup>, а в перспективе они возрастут до 17 млн т<sup>930</sup>. В январе 2016 г. был запущен тестовый поезд по *третьей ветке северного маршрута ЕТМ*: Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—КНР (Достык)<sup>931</sup>. Грузовой состав перевез 20 контейнеров из Ильичевска (Украина) в КПП Достык за 12 дней<sup>932</sup>.

С вводом в действие в 2015 г. новой железнодорожной линии Баку—Тбилиси—Карс<sup>933</sup> значение этого коридора (иначе TRACECA<sup>934</sup>) стало рассматриваться как возможного конкурента Транссибирской магистрали<sup>935</sup>. Новый маршрут, который будет официально запущен с конца 2017 г., ежегодно сможет обеспечить транзитные перевозки в направлении Китай—Украина и обратно в объеме от 1 до 3,5 млн т<sup>936</sup>. *Четвертая ветка северного маршрута ЕТМ* вливается в транспортную сеть Восток-Запад, с пролегающим через Туркменистан и Каспий трансконтинентальным маршрутом Китай—Средняя Азия—Кавказ—Европа<sup>937</sup>. Особое значение в создании международной транзитно-транспортной инфраструктуры имеет активно ведущееся строительство нового Международного морского порта Туркменбаши<sup>938</sup>. Не следует переоценивать значимость полноценной эксплуатации этих трех альтернативных веток северного маршрута ЕТМ, *поскольку они предполагают многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных потоков, что неизбежно приводит к затягиванию сроков доставки и увеличению стоимости транспортировки*. Вынужденные мультимодальные перегрузки транзитных потоков (железная дорога—паром—железная дорога), состыковка расписания прихода паромов и железнодорожных составов неизбежно ослабляют конкурентоспособность этих маршрутов. Например, стоимость железнодорожной транспортировки 40-футового контейнера из Китая на Украину (5471 км, 9—14 дней) составляет 8,9 тыс. долл., тогда как стоимость морской перевозки (Шанхай—Ильичевск, 40 дней) на 30 % дешевле<sup>939</sup>.

Сегодня Китай через 2 железнодорожных КПП в СУАР стал «генеральным распределителем транзитных потоков», определяя количество и выбирая маршруты перевозки транзитных грузов в Европу. *Первым по величине объемов перевозимых транзитных грузов стал маршрут Чунцин—СУАР—Дуйсбург* (Германия), открытый в 2011 г.<sup>940</sup> Его протяженность составляет 11 179 км, а поезда проходят этот маршрут за 16 дней. К концу 12-й пятилетки город центрального подчинения Чунцин стал третьим по значимости экономическим районом<sup>941</sup>, где производилось около 20 % ВВП КНР<sup>942</sup>. С 2011 г. по май 2017 г. по маршруту, который в Китае называют «YUXIN'OU» (аббревиация от Chongqing—Xinjiang—Europe)<sup>943</sup>, всего было совер-



шено более 2,2 тыс. рейсов (включая около 350 рейсов в страны ЦА) и перевезено грузов на сумму около 10 млрд долл.<sup>944</sup> Основным оператором грузовых перевозок между КНР и Германией выступает китайская логистическая компания China Railway Express (CRE)<sup>945</sup>. С момента начала работы маршрута Чунцин—СУАР—Дуйсбург стоимость транспортировки 1 контейнера по 1 км пути составляла 1 долл., а общая стоимость транспортировки 1 контейнера по всему маршруту превышала 11 тыс долл.<sup>946</sup> В 2014 г. стоимость перевозки 1 контейнера снизилась до 0,8 долл., а в 2016 г. сократилась до 0,6 долл.<sup>947</sup> В течение 2016 г. по маршруту было осуществлено 490 рейсов, а за счет увеличения скорости маршрут Чунцин—СУАР—Европа поезда преодолевали маршрут на 4 суток быстрее — за 11 дней<sup>948</sup>. Если в 2014 г. еженедельно по маршруту Чунцин—Дуйсбург отправлялось 3 поезда, то в 2017 г. это количество возросло до 25 (17 составов отправлялось в западном направлении Китай—Европа и 8 в обратном, восточном направлении Дуйсбург<sup>949</sup>—Чунцин)<sup>950</sup>. В сентябре 2016 г. из Чунцина отправился первый рейс с почтовыми отправлениями по маршруту Чунцин—Дуйсбург—Франкфурт, и 15 дней спустя он прибыл в центр обработки почты Франкфурта<sup>951</sup>. Объем перевозки грузов из Чунцина в сторону стран Европы и ЦА поездами, пересекающими КПП Алашанькоу, составляет около 80 % железнодорожного грузооборота китайского КПП<sup>952</sup>. Евразийский континентальный маршрут Чунцин—Дуйсбург обеспечивает «выход за рубеж» высокотехнологичной продукции г. Чунцин, который является крупнейшим в КНР производителем компьютеров<sup>953</sup>. В 2016 г. здесь было изготовлено более 100 млн компьютеров, из которых 58 млн пришлось на компьютерные планшеты<sup>954</sup>, что составило 30 % их мирового объема производства<sup>955</sup>. *В последние годы на маршрут Чунцин—СУАР—Европа приходилось 50 % всего континентального грузооборота Китай—Европа в рамках реализации ЭППП*<sup>956</sup> (схема 1).

**Второй маршрут** континентальных грузовых перевозок из стран АТР и Китая формируется в китайском порту Ляньюньган и, пересекая КПП Алашанькоу, территорию РФ и Белоруссии, оканчивается в Роттердаме (Нидерланды). Его протяженность составляет 10 837 км, а время в пути — 20 дней. В апреле 2017 г. АО «Литовские железные дороги» подписали договор о сотрудничестве с россий-



Схема 1. Железнодорожный маршрут Чунцин—СУАР—Дуйсбург. *Источник:* разработано на основе: Wang Yifei. Chongqing Liangjiang New Area. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2017-02/16/content\\_24102037.htm](http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2017-02/16/content_24102037.htm); Tan Yingzi (China Daily). Pivot in go-west campaign. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/26/content\\_29087352.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/26/content_29087352.htm).

ским логистическим оператором АО «ОТЛК» (АО «Объединенная транспортно-логистическая компания») об организации транзитных контейнерных перевозок через территорию Литвы. В соответствии с документом поезда из Ляньюньгана и Чунцина в Антверпен и Милан будут направляться не через КПП Брест (Белоруссия), а через литовский Шяштокай<sup>957</sup>. В 2017 г. продолжалось регулярное движение по *третьему континентальному маршруту*, который начинается в г. Ухань (пров. Хубэй) и в КПП Алашанькоу стыкуется с казахстанской железнодорожной магистралью<sup>958</sup>. Затем через территорию Казахстана, России, Белоруссии, Польши соединяется с Чехией (Пардубице)<sup>959</sup>. Общая протяженность этого маршрута составляет 10 863 км, а время в пути — 15 дней<sup>960</sup>. С апреля 2016 г. из г. Ухань был открыт новый маршрут в Лион (Казахстан—РФ—Белоруссия—Польша—Германия—Франция) протяженностью 11,3 тыс. км и страны ЦА<sup>961</sup>. Континентальный железнодорожный маршрут связывает Китай и Францию за 16 дней, тогда как морская транспортировка грузов из Уханя в Лион либо другой портовый город, например Дурж, требует от 50 до 60 дней<sup>962</sup>. Из КНР поезда везут электро-

нику, в обратном направлении — французские вина, автомобили и сельхозпродукцию<sup>963</sup>. Регулярное грузовое железнодорожное сообщение по маршруту Ухань—страны Европы было открыто в 2012 г., и до середины 2017 г. по нему было отправлено 545 поездов, которые перевезли товаров на общую сумму 2 млрд долл.<sup>964</sup> (в течение 2015 г. по железнодорожному маршруту Ухань—Европа было отправлено 92 состава, в 2016 г. это количество возросло до 222<sup>965</sup>, а в 2017 г. — около 300 поездов<sup>966</sup>). Ухань занимает первое место среди китайских городов по количеству отправленных грузовых маршрутов в страны ЦА<sup>967</sup>. В конце 2017 г. Ухань был связан 16 континентальными железнодорожными маршрутами с 60 городами Германии, Польши, Чехии, стран Центральной и Западной Азии (например, с Лионом, Гамбургом, Дуйсбургом, Прагой, Минском и т. д.)<sup>968</sup>. В период 2017 г. муниципальные власти Уханя планируют запустить в эксплуатацию комбинированные морские-железнодорожные перевозки, связывающие Ухань, Казахстан и Иран (по следующим маршрутам: страны Индокитая—Ухань—страны ЦА и страны Индокитая—Ухань—РФ)<sup>969</sup>. 18 июля 2013 г. был запущен *четвертый железнодорожный коридор* евразийских перевозок (10 214 км, 18 дней) из Чжэнчжоу (Центральный Китай)<sup>970</sup> во второй по величине европейский порт Гамбург (Германия). Грузовой поезд обычно состоит из 50 вагонов, часть груза разгружается в Варшаве, а часть после Гамбурга отправляется в Антверпен (Бельгия) либо Роттердам (Нидерланды)<sup>971</sup>. До мая 2014 г. отправлялся один состав в неделю, а с июня 2014 г. поезда стали отправляться дважды в неделю. В конце февраля 2016 г. по маршруту прошел 200-й грузовой состав, а на маршруте с момента его введения в эксплуатацию общий объем перевозок достиг 106 тыс. т, было отправлено 8467 контейнеров стоимостью 1,7 млрд долл.<sup>972</sup> С 2016 г. грузовой поезд из Чжэнчжоу (пров. Хэнань) стал отправляться в Люксембург. Поезд пересекает границу через пункт пропуска Алашанькоу (СУАР), а затем его маршрут проходит через территории Казахстана, Азербайджана, Армении, Турции, Болгарии, Сербии, Венгрии, Австрии и Германии до конечного пункта назначения — Люксембург<sup>973</sup>. Всего маршрут из Чжэнчжоу распространяется на 117 городов в 22 странах Европейского союза, РФ и Центральной Азии<sup>974</sup>. В ноябре 2016 г. Китайская железнодо-

рожная корпорация открыла новый маршрут железнодорожных перевозок из Чжэнчжоу в страны Северной Европы через финский г. Коувола<sup>975</sup>. С 2017 г. развитие грузовых железнодорожных перевозок Чжэнчжоу—Европа ускорилося — с начала года число рейсов в неделю увеличилось с 4 в обоих направлениях до 8 в европейском направлении и 7 обратных, и за год было выполнено 500 рейсов. За 4 года частота рейсов Чжэнчжоу—Европа увеличилась с одного в месяц до одного в день, скорость движения поездов возросла с 80 до 120 км/ч, рациональный радиус сбора и перевозки грузов железнодорожным транспортом от поставщиков к потребителям вырос с 500 км до 1,5 тыс. км. Увеличилось количество КПП, через которые проходят поезда, расширился ассортимент перевозимых товаров: от одежды и текстиля до автомобильных запчастей, электроники, инженерного оборудования и авиастроительных материалов. Сегодня по маршрутам из Чжэнчжоу в Европу перевозятся свыше 1,3 тыс. наименований продукции<sup>976</sup>.

25 апреля 2013 г. после полутора лет приостановки были возобновлены перевозки грузов по *пятому транзитному маршруту* (9826 км, 12—13 дней) из г. Чэнду (пров. Сычуань) через КПП Алашанькоу, Казахстан, РФ и Белоруссию в польский г. Лодзь<sup>977</sup>. Этот маршрут позволяет на треть сократить время транспортировки по сравнению с продолжительностью комбинированных перевозок морским и железнодорожным видами транспорта<sup>978</sup>. В 2017 г. по этому железнодорожному маршруту<sup>979</sup> прошло более 750 грузовых составов, было перевезено около 30 тыс. стандартных контейнеров с грузом общей стоимостью более 900 млн долл.<sup>980</sup> В 2016 г. география и номенклатура грузополучателей значительно расширились. В 2017 г. по этому маршруту транзитные грузы отправлялись через Лодзь в Бельгию, Германию, Италию, Испанию, Францию и Нидерланды 5 раз в неделю<sup>981</sup>, т. е. за год между китайским и польским городами было совершено около 1 тыс. поездок между двумя городами<sup>982</sup>. В период 201—2019 гг. руководство пров. Сычуань планирует инвестировать 1,9 млрд юаней (300 млн долл.) в развитие железнодорожной инфраструктуры г. Чэнду с целью превращения его в крупнейший в Китае железнодорожный узел международных перевозок<sup>983</sup>. С марта 2017 г. железнодорожный маршрут из Чэнду

по китайской территории был продлен до Сямэня (пров. Фуцзянь) и далее до Тайваня<sup>984</sup>, что позволило посредством МШП-21 в. связать Бруней, Индонезию, Малайзию и другие страны АСЕАН с СУАР, странами Центральной Азии и Европой<sup>985</sup>. Протяженность маршрута Сямэнь—Чэнду—Европа составляет 12 733 км, грузовые поезда отправляются с городского вокзала Хайцанза и за 15 дней пересекают юго-восток, юго-запад и северо-запад Китая, проходят через Центральную Азию прежде, чем достигают Лодзя и стран Западной Европы<sup>986</sup>. Железнодорожная транспортировка грузов из Сямэня (станция Дунфу) в Европу (4354 км по территории Китая, 6566 км — зарубежная часть маршрута) сокращает время перевозки на 20—25 дней по сравнению с временем перевозки товаров морским транспортом<sup>987</sup>. С июня 2016 г. поезда по этому маршруту стали ходить 2 раза в неделю, и к июню 2017 г. 138 грузовых составов перевезли грузов общим весом более 20 тыс. т<sup>988</sup>. После разгрузки в Лодзе грузы из Сямэня доставляются в крупнейшие города Западной Европы в течение 2 дней. По маршруту Сямэнь—Лодзь грузовые поезда перевозят продукцию машиностроения и электронику, металлы, изделия легкой промышленности, строительные материалы и продукты питания. Сейчас этот маршрут используется для экспорта товаров в Европу из провинций Фуцзянь, Гуандун, Цзянси, Чжэцзян, а также с Тайваня<sup>989</sup>. В сентябре 2016 г. из Чэнду был запущен южный маршрут в Стамбул, который за 16 дней связывает Китай, Турцию, Иран и Грузию<sup>990</sup>, а с 2017 г. начали курсировать грузовые поезда между Чэнду и Москвой, проходящие маршрут за 10 дней<sup>991</sup>. В 2017 г. в Турцию было направлено 200 грузовых составов, в Москву — 150<sup>992</sup>. В конце сентября 2017 г. был открыт прямой рейс в Прагу (13 дней).<sup>993</sup> Таким образом, между Чэнду и Европой сегодня действуют 3 главных маршрута грузовых перевозок: *центральный*, связывающий Чэнду с городами Польши, Германии и других стран, *южный* (Чэнду—Стамбул) и *северный* (Чэнду—Москва)<sup>994</sup>. Власти Чэнду намерены к 2020 г. увеличить объем международных грузовых перевозок в западном направлении до 2 тыс. составов в год<sup>995</sup>. В мае 2017 г. из Белоруссии со станции Сморгонь в Чэнду был открыт маршрут для перевозки белорусской продукции в КНР за 12 дней (протяженность маршрута около 10 тыс. км)<sup>996</sup>. В декабре 2017 г. из Ми-

лана (Италия) первый грузовой состав отправился в Чэнду и за 14 дней<sup>997</sup> преодолел расстояние в 10 694 км (через территорию Германии, Польши, Белоруссии, России и Казахстана)<sup>998</sup>. В сентябре 2013 г. *шестой маршрут* транзитных перевозок был открыт из Сучжоу (пров. Цзянсу) через КПП Маньчжоули и далее по территории РФ в Варшаву, Гамбург и другие города Европы. Протяженность маршрута составляет 11,2 тыс. км, который поезда преодолевают за 13—15 дней. В 2016 г. через КПП Забайкальск—Маньчжоули проследовало 114 составов с 10 142 стандартными контейнерами, следовавших по маршруту Сучжоу—Маньчжоули—Европа, а стоимость перевезенных ими товаров составила 931 млн долл.<sup>999</sup> Всего за 5 лет (с 2013 по 2018 г.) в рамках проекта международных перевозок Китай—Европа было отправлено 346 железнодорожных поездов по маршруту Сучжоу—Маньчжоули—Европа, которые перевезли грузов общей стоимостью 2,98 млрд долл<sup>1000</sup>.

В 2014 г. новый *седьмой маршрут* трансграничных железнодорожных грузовых перевозок соединил Сиань (пров. Шэньси) через Баоцзи, Урумчи, Алашанькоу с Алматы (3860 км), а время в пути поезда Чанъань составило всего 7 дней<sup>1001</sup>. Сегодня из Сианя отправляются 2 состава в месяц, а в ближайшем будущем китайская сторона намерена увеличить это количество до 4 поездов<sup>1002</sup>. По сравнению с автоперевозками время в пути сокращается на 20 дней, а себестоимость перевозок — примерно на 30 %<sup>1003</sup>. С начала открытия до мая 2017 г. было совершено 317 поездок по маршруту и перевезли более 470,4 тыс. т грузов общей стоимостью около 400 млн долл.<sup>1004</sup> С 2016 г. коридор Сиань—Алматы получил свое развитие — в крупнейшем городе Казахстана он стал разделяться на 2 маршрута: Сиань—Москва (7251 км)<sup>1005</sup> и Сиань—Роттердам (9850 км)<sup>1006</sup>. В конце 2016 г. из Сианя были запущены 2 новых железнодорожных маршрута в Европу. 18 августа 2016 г. первый грузовой поезд отправился из Сианя в столицу Польши Варшаву. Маршрут протяженностью 9048 км (КНР—Казахстан—РФ—Белоруссия—Польша) поезд преодолел за 12 дней, а морская перевозка потребовала бы 42 дня<sup>1007</sup>. 1 октября 2016 г. был открыт второй маршрут Сиань—Гамбург. Поезд проехал по территории Казахстана, России, Белоруссии, Польши и через 13 дней прибыл в Гамбург<sup>1008</sup>. В апреле 2017 г. из Сианя

по маршруту протяженностью 9312 км отправился грузовой состав в Будапешт (загруженный в основном товарами из Иу)<sup>1009</sup>, который прибыл в столицу Венгрии через 17 дней вместо 30 дней транспортировки прежним мультимодальным железнодорожно-морским способом доставки грузов из Сианя в Будапешт<sup>1010</sup>.

**Восьмой железнодорожный маршрут** протяженностью 10 тыс. км (6 дней) в 2014 г. связал г. Иу (пров. Чжэцзян)<sup>1011</sup> через СУАР (КПП Алашанькоу) с Алматы, откуда по региональным железнодорожным веткам грузы из Иу поступают в Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан и Таджикистан (Павлодар, Метео, Костанай, Шымкент, Ташкент, Сергели, Аламедин, Чукурсай, Фарап)<sup>1012</sup>. В 2016 г. количество контейнеров, перевезенных по железной дороге из Иу в страны ЦА, составило около 700, а стоимость груза превысила 8 млн долл.<sup>1013</sup> Раньше товары из Иу перевозились на грузовиках до китайского порта Нинбо, откуда транспортировались в российские порты для перегрузки на железную дорогу для отправки в Алматы. Стоимость перевозки 40-футового контейнера по этому маршруту составляла 8 тыс. долл., а время доставки — 45 дней<sup>1014</sup>. С открытием прямого железнодорожного сообщения грузы приходят на КПП Алашанькоу через 5 дня, а стоимость транспортировки 40-футового контейнера снизилась до 5,5 тыс. долл.<sup>1015</sup> В феврале 2015 г. грузовой состав с 64 контейнерами по новому маршруту отправился из Иу в Мадрид<sup>1016</sup>. Самый протяженный евроазиатский железнодорожный маршрут (13 тыс. км и 24 дня в пути) проходит через территорию 8 стран (Китай, Испания, Казахстан, РФ, Белоруссия, Польша, Германия и Франция)<sup>1017</sup>. За первые 10 месяцев 2017 г. между двумя городами было совершено 264 рейса и отправлено 21 536 контейнеров с грузами<sup>1018</sup>. 5 ноября 2016 г. грузовой поезд из Иу, преодолев за 15 дней расстояние в 11 тыс. км по территории КНР, РФ и Латвии, по новому маршруту прибыл в Ригу<sup>1019</sup>. Грузовой состав, перевозивший 84 контейнера, доставил в Ригу электронику и сувениры из Иу<sup>1020</sup>. Из Риги китайские товары были отправлены в Гамбург, другие города Восточной Европы и страны Скандинавии<sup>1021</sup>. В январе 2017 г. из Иу был введен в эксплуатацию прямой грузовой маршрут в Лондон через тоннель под Ла-Маншем во Франции<sup>1022</sup>. Грузовой поезд «Восточный ветер» с 68 контейнерами через Казахстан, Россию, Белорус-

сию, Польшу, Германию, Бельгию и Францию преодолел 12 тыс. км за 18 дней<sup>1023</sup>. Оператором маршрута является компания Yiwu Timex Industrial Investment, которая уже больше года осуществляет контейнерные перевозки между КНР и Испанией<sup>1024</sup>. *Девятый маршрут* открылся в марте 2014 г., а поезда следуют из международной железнодорожной логистической базы г. Дунгуань (пров. Гуандун)<sup>1025</sup> и через КПП Алашанькоу (СУАР) прибывают в Москву<sup>1026</sup>. Грузовые поезда преодолевают 4,4 тыс. км до КПП Маньчжоули, а затем 6,6 тыс. км до Москвы. Открытие движения поездов по данному железнодорожному маршруту позволяет сократить время транспортировки грузов с 35 до 15 дней<sup>1027</sup>. В апреле 2016 г. Китай продлил маршрут до Германии. Грузовые поезда отправляются из г. Дунгуань еженедельно и, преодолев свыше 13 тыс. км (включая территории РФ, Белоруссии, Польши и Германии), через 19 дней прибывают в Дуйсбург<sup>1028</sup>. 30 октября 2014 г. был запущен *десятый маршрут* Чанша (пров. Хунань)—СУАР (КПП Алашанькоу)—Казахстан—РФ—Белоруссия—Польша—Германия (Дуйсбург) протяженностью 11 808 км. Время транспортировки занимает 18 дней<sup>1029</sup>. Доставка грузов из Китая и стран АТР в Западную Европу через территорию Казахстана и РФ совершается вдвое быстрее по сравнению с морским путем через Индийский океан, а себестоимость железнодорожных перевозок снижается на 25 %<sup>1030</sup>. Перевозится преимущественно оргтехника, электроника, автомобили, одежда и медицинское оборудование, а 30 % этого грузопотока составляют товары, произведенные в КНР<sup>1031</sup>. В январе 2017 г. был запущен новый прямой маршрут перевозки из Чанша в Минск. Грузовой поезд пересекает китайскую границу на погранпереходе Эрэн-Хото и далее следует по международному железнодорожному маршруту Китай-Монголия-Россия<sup>1032</sup>. На преодоление расстояния от г. Чанша до конечного пункта назначения поезду требуется 13 дней<sup>1033</sup>. 13 июня 2015 г. из Харбина в Европу отправился первый состав, состоящий из 49 контейнеров, по *одинадцатому маршруту* Харбин (пров. Хэйлунцзян)—РФ—Польша—Гамбург протяженностью 9820 км. По этому маршруту поезда отправляются раз в неделю, а время в пути составляет 15 дней<sup>1034</sup>. Основными азиатскими грузоотправителями стали компании из КНР, РК, Японии, а европейскими — компании из Германии, Польши, Франции, Испании



и Италии<sup>1035</sup>. С 2015 по 2018 г. по этому маршруту, проходящему через территории России и Польши, всего проследовало 642 грузовых поезда (311 поездов проследовали в европейском направлении, 331 поезд был направлен в Китай), которые перевезли 37 268 контейнеров с грузами<sup>1036</sup>. Средняя стоимость груза одного китайского контейнера (в основном дорогостоящая электроника) составляла 110 тыс. долл., немецкого (автомобильные комплектующие и запчасти) — 330 тыс. долл.<sup>1037</sup> 5 августа 2015 г. из порта Инкоу (пров. Ляонин) отправился поезд, груженный продукцией южнокорейских компаний. Он следовал по *двенадцатому евроазиатскому железнодорожному маршруту* протяженностью 11 тыс. км Инкоу—РФ—Украина—Словакия<sup>1038</sup>. С 2016 г. маршрут в Европу был продлен и грузовые поезда из КНР стали доставлять товары в Германию и Нидерланды<sup>1039</sup>. 31 августа 2015 г. были запущены грузовые перевозки по *тринадцатому маршруту*, связывающему г. Чанчунь (пров. Цзилинь) с немецком г. Шварцхайде (земля Бранденбург). Время в пути по маршруту Чанчунь—Маньчжоули—Германия общей протяженностью 10,2 тыс. км составляет около 14 дней, что примерно на 40 дней быстрее, чем при транспортировке товаров морем<sup>1040</sup>. Товарные поезда, курсирующие по маршруту, обслуживают в основном компании из провинций СВК и городов Пекин и Тяньцзинь. Из КНР экспортируется бытовая и электронная продукция, а импортируются запчасти для автомобилей<sup>1041</sup>. В 2017 г. из пров. Цзилинь был дан старт второму маршруту транзитных перевозок в Европу Чанчунь—Хуньчунь—Маньчжоули—Шварцхайде<sup>1042</sup>. 23 сентября 2015 г. был открыт *четырнадцатый маршрут* из Ланьчжоу (пров. Ганьсу) в Минск протяженностью 7 тыс. км<sup>1043</sup>. К концу 2016 г. из Ланьчжоу в страны Европы и Центральной Азии всего проследовало 63 грузовых состава, которые перевезли экспортных товаров на общую сумму 108,5 млн долл.<sup>1044</sup> Одна из причин слабой конкурентоспособности континентальных евразийских железнодорожных перевозок заключается в потере времени при смене колесных пар железнодорожных вагонов. При транспортировке контейнеров железнодорожным транспортом по указанным маршрутам смену колесных пар приходится совершать дважды. Первая смена происходит на КПП Алашаньюкоу—Достык китайско-казахстанской границы, а вторая — на

пограничном КПП Польши и Белоруссии<sup>1045</sup>. Для решения этой проблемы правительство КНР приняло решение о создании в г. Ланьчжоу (пров. Ганьсу) крупного международного транспортного узла<sup>1046</sup>. От него до китайско-казахстанской границы будут проложены железнодорожные пути с более широкой колеей, соответствующей российским (центральноазиатским) стандартам, т. е. 1520 мм<sup>1047</sup>. Расположение Ланьчжоу идеально — расстояние между ним и основными восточными портами КНР практически соответствует расстоянию между Ланьчжоу и КПП Алашанькоу<sup>1048</sup>. В 2013 г. Госсовет КНР одобрил план создания в стране третьего «нового экономического района развития Ланьчжоу» (подобно району Пудун в Шанхае и Бинхай в Тяньцзине)<sup>1049</sup>. Административная площадь нового района будет составлять 806 кв. км. В 2015 г. объем ВВП составил 50 млрд юаней (7,88 млрд долл.), а к 2020 г. он должен возрасти до 270 млрд юаней<sup>1050</sup>. Согласно расчетам китайских специалистов, время континентальной транспортировки грузов между крупным восточным портом Гуанчжоу (пров. Гуандун) и Амстердамом через Ланьчжоу может быть сокращено до 7 дней вместо 40 дней морем из Гуанчжоу в Европу<sup>1051</sup>. В январе 2017 г. из немецкого города Херне в Ланьчжоу прибыл первый рефрижераторный контейнерный поезд, который перевез 40 контейнеров с элитными сортами вин из Франции. Доставка была осуществлена казахстанской компанией «KTZ Express» совместно с компанией «RTSB GmbH»<sup>1052</sup>. 22 октября 2015 г. состоялось открытие **пятнадцатого маршрута** Линьи (пров. Шаньдун)—граница КНР и РФ (Маньчжоули/Забайкальск)—Москва—Гамбург. Поезда будут отправляться раз в 2 дня, а расстояние до Европы они будут преодолевать за 18 дней. Конечные пункты прибытия будут варьироваться в зависимости от пожеланий грузоотправителей. Планируется, что по этому маршруту ежегодно будет перевозиться 400 тыс. т грузов на общую сумму 2 млрд юаней (320 млн долл.)<sup>1053</sup>. В период 2016 г. транзитные железнодорожные маршруты из КНР в Европу были также запущены из городов Шэньян<sup>1054</sup>, Хэфэй, Наньчан и Сучжоу<sup>1055</sup>.

17 мая 2016 г. из логистического центра городского округа Чифэн (АРВМ) через КПП Маньчжоули был открыт **шестнадцатый прямой рейс** через Москву в Европу. Поезда со скоростью 120 км/ч за

15 дней доставляют товары из АРВМ в основные европейские столицы<sup>1056</sup>. 8 апреля 2016 г. из Эрэн-Хото (АРВМ) открылся *семнадцатый маршрут* в европейские страны через Москву. Из приграничного с Монголией китайского города грузы прибыли в Европу через 12 дней, вместо месяца морской транспортировки из Эрэн-Хото в Европу<sup>1057</sup>. Грузовой поезд перевез товары, произведенные в Хух-Хото, Баотоу, Ордосе<sup>1058</sup> и городском округе Уланчаб. До апреля 2017 г. было совершено 20 поездок по этому маршруту, и в этот период все поезда, возвращающиеся из Европы в Китай через КПП Эрэн-Хото, были порожними<sup>1059</sup>. В конце апреля 2017 г. из России в г. Уланьчабу (АРВМ) через КПП Эрэн-Хото поезд с 42 контейнерами, нагруженными лесоматериалами из Иркутской области, проследовал по территории Монголии и въехал в Китай. Сегодня между АРВМ и рядом стран открыто несколько грузовых железнодорожных маршрутов, таких, как Баотоу—Астана, Уланьчабу—Минск<sup>1060</sup>. 8 сентября 2016 г. из г. Синин (пров. Цинхай) по *восемнадцатому маршруту* из Тибетского нагорья был отправлен грузовой поезд, который через 12 дней доставил в Антверпен (Бельгия) тибетские ковры и продукцию местной промышленности<sup>1061</sup>. 21 ноября 2016 г. был запущен *девятнадцатый маршрут* из беспошлинной портовой зоны «Дунцзян» нового района Биньхай Тяньцзиня в Минск. Поезд, перевезший 104 контейнера со строительными материалами, пересек китайско-монгольскую границу через КПП Эрэн-Хото и 4 декабря прибыл в Минск<sup>1062</sup>. Это был первый грузовой состав, отправившийся из Тяньцзиньской зоны свободной торговли в Европу. На обратном пути из Минска поезд перевез в Китай изделия из дерева и другие товары, произведенные в Белоруссии. В 2017 г. по этому железнодорожному маршруту проследовало 20 составов, а общий объем железнодорожных грузовых перевозок в обоих направлениях составил 30 тыс. т<sup>1063</sup>. 28 ноября 2016 г. из Эрэн-Хото (АРВМ) был открыт новый *двадцатый маршрут* континентальных железнодорожных перевозок в Роттердам (Нидерланды). Грузовой состав за 12 дней перевез 200 т продукции, произведенной в северо-восточных провинциях Китая<sup>1064</sup>. Время транспортировки оказалось на 30 с лишним дней быстрее, чем при перевозке грузов морским путем, а открытие данного маршрута позволяет нарастить возможности КПП Эрэн-Хото

по консолидации и распределению экспортно-импортных грузов<sup>1065</sup>. В декабре 2016 г. *двадцать первый маршрут* из г. Хэфэя (пров. Аньхой) в страны Европы превратился в двусторонний — Хэфэй принял первый поезд из Европы (Гамбург). Зарубежные железнодорожные перевозки из г. Хэфэй начали осуществляться с июня 2014 г., однако до конца 2016 г. грузы по этому маршруту перевозились только из Китая за рубеж. За 2015 г. из г. Хэфэй в Европу было отправлено 43 международных грузовых состава, за 2016 г. — 48 составов, а основными грузами были вилочные погрузчики, бытовая техника, жидкокристаллические мониторы<sup>1066</sup>. 10 мая 2017 г. из порта Паньцзинь (пров. Ляонин) был открыт *двадцать второй маршрут* железнодорожных грузовых перевозок из Китая в Европу. Поезд с 45 контейнерами пересек границу через КПП Эрэн-Хото, проехал по территории Монголии, России и через 16 дней прибыл в Минск<sup>1067</sup>. Грузовые рейсы из провинции Ляонин в Европу осуществляются раз в неделю, а открытие данного маршрута содействует развитию торговли вдоль Экономический коридор «Китай—Монголия—Россия»<sup>1068</sup>. В июне 2017 г. специальный поезд с произведенными в КНР автомобилями марки Volvo начал курсировать по *двадцать третьему маршруту* между пров. Хэйлунцзян и Зебрюгге (морской порт в Бельгии, на побережье Северного моря, административно входящий в г. Брюгге, район Лиссеверге)<sup>1069</sup>. Поезд отправился из г. Дацин (пров. Хэйлунцзян), где расположен завод Volvo, и, пройдя 9832 км через территории России, Белоруссии, Польши и Германии, через 18 дней прибыл к месту назначения<sup>1070</sup>. Первоначально запланирована отправка 1 состава в неделю, а в 2018 г. частота рейсов возрастет до 4—5 поездов в неделю<sup>1071</sup>. В конце мая 2017 г. начались грузовые перевозки по *двадцать четвертому маршруту* из порта Яньтянь (Шэньчжэнь) в Минск. Поезда с электроникой и товарами легкой промышленности следуют через пограничный переход Алашанькоу—Достык и через 13 дней, покрыв расстояние в 9,9 тыс. км по территории Казахстана и РФ, прибывают в столицу Белоруссии<sup>1072</sup>. В 2017 г. отправлялся 1 состав в неделю, а в 2018 г. частота отправлений будет увеличена и маршрут будет продлен до Гамбурга (Германия)<sup>1073</sup>. 27 мая 2017 г. по *двадцать пятому маршруту* грузовой поезд с 2 тыс. т (82 контейнера) жидкого бутандиола (используется в каче-

стве растворителя в производстве пластика, лекарств и косметики) отправился из г. Корла (СУАР) в Людвигсхафен (немецкий город земельного подчинения в земле Рейнланд-Пфальц, где находится крупный химический концерн BASF)<sup>1074</sup>. Поезд доставил груз в Людвигсхафен через 15 дней, проехав через территорию Казахстана, РФ, Белоруссии, Литвы и Польши<sup>1075</sup>. В июне 2017 г. был запущен в эксплуатацию *двадцать шестой* маршрут из Чанша (пров. Хунань) в столицу Венгрии Будапешт (и страны Центральной и Восточной Европы) через территорию РФ и Украины протяженностью около 10 тыс. км<sup>1076</sup>. 2 сентября 2017 г. поезда из г. Вэйхай (пров. Шаньдун) по *двадцать седьмому маршруту* стали отправляться в Гамбург (Германия). Поезда следуют через территорию Монголии, России, Белоруссии и Польши и преодолевают расстояние в 11 тыс. км. Поездка продолжается 17 дней, а морская транспортировка занимает 1 месяц<sup>1077</sup>. 30 сентября 2017 г. начал функционировать *двадцать восьмой маршрут* железнодорожно-морских перевозок из СУАР в Ригу через территорию Казахстана и России. Из латвийского порта морским путем железнодорожные контейнеры переправляются в Роттердам<sup>1078</sup>. Данный маршрут сокращает традиционный прямой железнодорожный пробег на 1 тыс. км, а время транспортировки грузов из КНР в Нидерланды с 20 до 14 дней<sup>1079</sup>. В конце октября 2017 г. были введены в эксплуатацию *двадцать девятый и тридцатый маршруты* грузовых перевозок из Иньчуаня (НХАР) в Тегеран<sup>1080</sup> и из г. Далянь (пров. Ляонин) в столицу Словакии г. Братислава<sup>1081</sup> (протяженность последнего — 10 537 км, а время в пути — 17 дней<sup>1082</sup>)<sup>1083</sup>. Первый контейнерный поезд из Северной Европы отправился 10 ноября 2017 г. по *тридцать первому маршруту* международных железнодорожных грузоперевозок Китай—Европа из г. Коуволы (Финляндия) в г. Сиань (пров. Шэньси). Состав из 41 вагона, загруженного комплектовочными для лифтов, продовольствием и целлюлозой, пересек территорию Финляндии, России, Казахстана и через КПП Хоргос прибыл в Китай. Весь путь протяженностью свыше 9 тыс. км был преодолен за 17 дней, в то время как перевозка грузов по тому же маршруту морем потребовала бы 50 дней<sup>1084</sup>. 31 ноября 2017 г. г. Ичан (пров. Хубэй) и немецкий Гамбург связал *тридцать второй маршрут* перевозки грузов (через административный центр

пров. Хубэй г. Ухань, КПП Маньчжоули, территорию РФ, Белоруссии, Польши) протяженностью около 11 тыс. км, сокративший вдвое время транспортировки контейнеров по сравнению с морскими перевозками до 17 дней<sup>1085</sup>. В конце 2017 г. были также открыты 2 новых регулярных грузовых маршрута Китай—Европа, соединяющие г. Ганьчжоу (пров. Цзянси) с Таджикистаном и Гамбургом. Составы доставляют электронную продукцию и одежду из Ганьчжоу в Таджикистан и Гамбург соответственно за 15 и 17 дней. Поезда пересекают границу КНР на КПП Алашанькоу и КПП Маньчжоули<sup>1086</sup>. В настоящее время регулярные грузовые железнодорожные рейсы связывают Ганьчжоу с 5 странами Центральной Азии, а также с Москвой, Варшавой и Гамбургом<sup>1087</sup>. Поезда в этих направлениях следуют через КПП Маньчжоули, Хоргос и Алашанькоу. В начале 2018 г. ожидается открытие грузового железнодорожного сообщения КНР с Афганистаном, Роттердамом и Хельсинки<sup>1088</sup>.

С 16 по 19 октября 2017 г. в Чжэнчжоу (пров. Хэнань) прошло первое заседание Совместной рабочей группы по перевозкам в рамках железнодорожных маршрутов «Китай—Европа», в котором приняли участие представители национальных железнодорожных компаний России, КНР, Белоруссии, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и других европейских стран<sup>1089</sup>. Участники достигли широкого консенсуса по углублению сотрудничества в сфере евразийских железнодорожных перевозок — состоялись расширенные консультации по таким вопросам, как формирование механизма совместной рабочей группы, оптимизация логистики транзитных перевозок, совершенствование гарантий обеспечения транспортных услуг, согласование процедуры принятия новых членов в совместную рабочую группу<sup>1090</sup>.

### **3.4.2. Центральный маршрут ЕТМ**

По замыслам китайского руководства, центральный маршрут ЕТМ составляет второе важнейшее направление континентального коридора Европа—Азия и является неотъемлемой частью ЭПШП. Маршрут позволяет обеспечить транспортировку экспортных грузов

из стран АТР и КНР в страны Европы и Персидского залива<sup>1091</sup>. Симптоматично, что после выдвижения председателем КНР предложения о создании ЭПШП состоялся официальный визит премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцяна в Румынию, а затем в Венгрию<sup>1092</sup> (ноябрь 2017 г.), где глава правительства Китая выразил надежду на укрепление транспортной интеграции между КНР и европейскими странами<sup>1093</sup>. В 2016 г. общий объем накопленных китайских прямых зарубежных инвестиций в Европу превысил 60 млрд долл., товарооборот КНР со странами Евросоюза<sup>1094</sup> составил около 630 млрд долл.<sup>1095</sup> (530 млрд евро)<sup>1096</sup>, а к 2020 г. стороны намереваются довести объем двусторонней торговли до 1 трлн долл.<sup>1097</sup> Продолжается стабильное развитие торговли между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы — объем двусторонней торговли увеличился с 43,9 млрд долл. в 2010 г. до 58,7 млрд долл. в 2016 г.<sup>1098</sup> К началу 2018 г. в рамках инициативы о строительстве «пояса и пути» Китай подписал документы о сотрудничестве с 13 из 16 стран Центральной и Восточной Европы<sup>1099</sup>, китайские компании вложили свыше 10 млрд долл. в экономику этих стран<sup>1100</sup>. В 2016 г. центральные банки КНР открыли специальную кредитную линию на 10 млрд долл. для компаний стран Центральной и Восточной Европы, занимающихся транспортным строительством, и был учрежден фонд для финансирования инфраструктурного развития в странах Центральной и Восточной Европы в размере 3 млрд долл.<sup>1101</sup>

В 2015 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции<sup>1102</sup>, а основной магистралью станет железная дорога Белград—Будапешт. В начале 2016 г. китайская корпорация China Railway Group Limited (CREC) с Венгерской железнодорожной компанией образовали СП по строительству венгерского участка (116 км) железной дороги, которая соединит Венгрию и Сербию общей протяженностью 350 км<sup>1103</sup>. Китайской корпорации принадлежат 85 % акций СП, венгерско-сербский участок железной дороги является первым крупным инвестиционным проектом китайской компании на рынке строительства железнодорожной инфраструктуры в странах ЕС<sup>1104</sup> и рассматривается Китаем в качестве стратегического направления реализации концепций ЭПШП и МШП-21 в<sup>1105</sup>. В ноябре

2017 г. начались работы по реконструкции первого сербского участка Белград—Стара-Пазова<sup>1106</sup> магистрали Белград—Будапешт протяженностью 34,5 км и стоимостью 350 млн долл. (общая протяженность 3 сербских участков Белград—Стара-Пазова, Стара-Пазова—Нови-Сад и Нови-Сад—Суботица составляет 184 км<sup>1107</sup>)<sup>1108</sup>. Скорость движения поездов на новом участке составит 200 км/ч, стандарт колеи 1435 мм<sup>1109</sup>, а запланированные сроки строительства не превысят 3 лет при общей стоимости работ в 10 млрд юаней<sup>1110</sup>. Новый сухопутно-морской транспортный коридор в странах Европы, обслуживаемый китайской транспортной компанией China-Europe Land-Sea Express Line, позволит обеспечивать непрерывный транзитный поток из греческого порта Пирей в страны Западной Европы с населением в 32 млн человек<sup>1111</sup>. Маршрут из порта Пирей пройдет через Скопье (Македония) и Белград (Сербия) до Будапешта (Венгрия)<sup>1112</sup> и сократит время морской транспортировки грузов из КНР в страны Европы на 7—11 дней<sup>1113</sup>. Порт Пирей рассматривается китайским руководством в качестве главного звена при комплексном освоении маршрутов ЭПШП и МШП-21 в. в направлении Азия—Европа<sup>1114</sup>. Расстояние от шанхайского порта Яншань до греческого порта составляет 7878 морских миль, или около 14 590 км<sup>1115</sup>. За последние 5 лет мощности греческого порта значительно возросли, и в 2016 г. по объемам обработки контейнеров (3,74 млн ДФЭ) Пирей занял 39-е место среди всех портов мира (в 2010 г. — 880 тыс. ДФЭ и 93-е место соответственно<sup>1116</sup>)<sup>1117</sup>. В феврале 2017 г. из Нинбо в порт Пирей прибыли контейнеры с грузами, которые затем двумя грузовыми составами были доставлены в столицу Венгрии<sup>1118</sup>, а время транспортировки контейнеров из китайского порта до Будапешта составило 26 дней<sup>1119</sup>.

Центральный маршрут ЕТМ в направлении Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран<sup>1120</sup>—Турция—страны Европы (Ляньюньган—Алашаньюкоу—Достык—Актогай—Алматы—Теджен—Мешхед<sup>1121</sup>—Серакс—Тегеран—Табриз—Анкара—Стамбул—Париж—Роттердам)<sup>1122</sup> был введен в полноценную эксплуатацию в 2016 г. и обеспечил прямой выход КНР и трем государствам Центральной и Южной Азии и в Европу, к крупным торговым портам Бандер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, стал кратчайшим пу-



тем доставки грузов из Китая на рынки стран Персидского залива<sup>1123</sup>. Общая протяженность маршрута составляет около 10 тыс. км, а время в пути — около двух недель, что в среднем в 2 раза быстрее, чем морским путем, на который уходит 25—30 суток<sup>1124</sup>. Основной грузопоток, перевозимый по центральному маршруту в западном направлении, будет генерироваться преимущественно на территории КНР и Казахстана и направляться в Иран и Турцию<sup>1125</sup>, а далее в Европу<sup>1126</sup>. По расчетам китайских специалистов, прогнозируемые объемы грузоперевозок по центральному маршруту ЕТМ на пятый год эксплуатации железнодорожной магистрали составит более 10 млн т<sup>1127</sup>, а в перспективе могут превысить 20 млн т<sup>1128</sup>. За 15 лет будет обеспечена полная окупаемость капитальных затрат на строительство<sup>1129</sup>.

В 2017 г. в рамках реализации стратегии ЭПШП Китай, Казахстан, Туркменистан, Иран выступили с инициативой о строительстве еще одного скоростного железнодорожного коридора из КНР в Иран по маршруту Урумчи, Инин (СУАР, КНР)—Алматы (Казахстан)—Бишкек (Кыргызстан)—Ташкент, Самарканд (Узбекистан)—Ашгабат (Туркменистан)—Тегеран (Иран), который позднее соединится с железнодорожной сетью стран Западной Азии<sup>1130</sup>. Колея ВСЖД КНР—Иран будет прокладываться из расчета ширины 1435 мм, что не потребует замены колесных пар при пересечении границы Китая и центральноазиатских стран. Пассажирские составы будут передвигаться со скоростью 250—300 км/ч, грузовые — 120 км/ч, а ежегодная пропускная способность новой магистрали может превысить 100 млн т грузов<sup>1131</sup>.

В ноябре 2014 г. в Душанбе представители министерств транспорта 5 стран подписали соглашение о строительстве участков железных дорог для соединения железнодорожных магистралей Китая и Ирана через территорию Таджикистана, Кыргызстана и Афганистана. Объединенная магистраль пройдет по маршруту Кашгар (СУАР)—Иркештам—Сары-Таш—Карамык (Кыргызстан)—Джиргаталь—Гарм—Вахдат—Курган-Тюбе—Колхозабад (Таджикистан)—Нижний-Пяндж—Кундуз—Мазари-Шариф—Герат (Афганистан), после чего соединится с железнодорожной сетью Ирана<sup>1132</sup>. В 2014 г. началось строительство железной дороги Таджикистан—Афганистан—Туркменистан. Общая протяженность магистрали составит более 400 км и соединит

Атамырат—Имамназар (Туркменистан) через Акина—Андхой (Афганистан) с Нижним Пянджем (Таджикистан)<sup>1133</sup>. В 2016 г. в рамках первой очереди этого проекта силами китайских и туркменских железнодорожников было завершено строительство 88 км путей<sup>1134</sup>. Из них 85 км пролегают по территории Туркменистана, а еще 3 — между приграничными пунктами Имамназар и Акина<sup>1135</sup>. 28 ноября 2016 г. по железной дороге Атамырат—Имамназар—Акина отправился первый грузовой поезд. На территорию Афганистана из Туркменистана проследовал состав из 46 вагонов с мукой, зерном, цементом, карбамидом и серой<sup>1136</sup>. Стальная магистраль Туркменистан—Афганистан—Таджикистан является ключевым звеном азиатского международного железнодорожного коридора<sup>1137</sup>. В будущем, пройдя по территории Туркменистана, Афганистана, Таджикистана, Кыргызстана, эта линия выйдет на разветвленную железнодорожную сеть Китая и далее протянется до государств АТР<sup>1138</sup>.

В 2017 г. Китай, Кыргызстан и Узбекистан продолжали разработку совместного транспортного проекта — альтернативного южного коридора ЕТМ по маршруту Кашгар (СУАР)—Кыргызстан<sup>1139</sup>—Андижан (Узбекистан)<sup>1140</sup>. В конце 2016 г. Туркменистан и Иран проявили желание в дальнейшем присоединиться к южному коридору ЕТМ<sup>1141</sup>. Строительство китайской части дороги полностью завершено, а заинтересованность Китая в этом проекте выразилась в согласии руководства КНР оказать финансовую и техническую помощь Кыргызстану<sup>1142</sup> и Узбекистану в строительстве своих участков железной дороги<sup>1143</sup>. В 2016 г. при помощи китайских компаний в Узбекистане была построена железнодорожная магистраль Ангрэн—Пап<sup>1144</sup> с тоннелем через высокогорный перевал Камчик<sup>1145</sup> в Ферганской долине<sup>1146</sup>. Запуск в эксплуатацию этого железнодорожного участка протяженностью 123,1 км, связавшего области Ферганской долины с другими районами Узбекистана, вносит весомый вклад в формирование единой железнодорожной транспортной системы Узбекистана<sup>1147</sup> и открывает перспективы создания транзитного коридора Китай—Центральная Европа<sup>1148</sup>. При проведении прокладки будущей магистрали КНР—Кыргызстан—Узбекистан—Туркменистан<sup>1149</sup>—Иран китайские подрядчики будут применять европейский стандарт железнодорожной колеи — 1435 мм<sup>1150</sup>.

В начале 2016 г. руководство Китайской железнодорожной корпорации выступило с инициативой о строительстве высокоскоростной железной дороги по маршруту СУАР—Восточная Европа. Планируется, что скоростная магистраль протяженностью 6 тыс. км протянется по маршруту СУАР (Урумчи, Инин)—Казахстан (Алматы)—Кыргызстан (Бишкек)—Узбекистан (Ташкент, Самарканд)—Туркменистан (Ашгабат)—Иран (Тегеран)—Турция<sup>1151</sup>—Болгария. Стоимость строительства ВСЖД составит 150 млрд долл., основные работы могут быть закончены в 2025 г., а в 2030 г. магистраль будет запущена в эксплуатацию<sup>1152</sup>.

С 2014 г. действует прямой маршрут перевозки из Чанша (пров. Хунань) в Ташкент. Грузовые поезда пересекают китайскую границу на погранпереходе Эрэн-Хото<sup>1153</sup>. С начала 2015 г. действует маршрут регулярных железнодорожных грузовых перевозок из СЭЗ (специальная экономическая зона) Сямэнь (пров. Фуцзянь) в страны Центральной Азии<sup>1154</sup>. Этот маршрут является пока единственным, связывающим СЭЗ Сямэнь с центрально-азиатскими государствами, а главными пунктами назначения маршрута являются Казахстан и Узбекистан<sup>1155</sup>. В июле 2016 г. открылся новый грузовой маршрут между Баотоу (АРВМ) и столицей Казахстана Астаной<sup>1156</sup>. В ноябре 2016 г. был запущен международный грузовой железнодорожный маршрут, связывающий г. Шицзуйшань (НХАР) с Казахстаном. Первый поезд, отправленный по новому маршруту, 12 декабря прибыл в казахстанский г. Алматы. Состав из 45 вагонов отправился со станции уезда Пинло г. Шицзуйшань, прошел через города Увэй и Цзяюйгуань (пров. Ганьсу), пересек границу через КПП Хоргос и прибыл в Алматы<sup>1157</sup>. Поезд перевез 2,8 тыс. т стального проката. Новый маршрут позволит сократить расстояние грузовых перевозок между НХАР и странами Центральной Азии, повысить конкурентоспособность металлургической продукции НХАР на рынке стран Центральной Азии<sup>1158</sup>. 20 ноября 2016 г. из г. Уланчаб (АРВМ) был открыт новый маршрут в Алматы протяженностью 4532 км<sup>1159</sup>. Грузовой состав из 41 вагона, груженный оборудованием и строительными материалами, пересек северные и северо-западные районы КНР, КПП Хоргос и через 8 дней прибыл в пункт назначения (Алматы), откуда грузы были распределены по городам Цен-

тральной и Западной Азии<sup>1160</sup>. В феврале 2017 г. новый скоростной маршрут железнодорожных перевозок связал Сиань (пров. Шэньси) с Ташкентом, а время транспортировки контейнеров из вокзала Синьчжу в Сиане до столицы Узбекистана было сокращено с 18 до 15 дней<sup>1161</sup>. В начале октября 2017 г. был открыт новый маршрут грузовых перевозок из административного центра пров. Шаньси г. Тайюань в Павлодар (Казахстан) протяженностью 3705 км. Железнодорожные перевозки по этому маршруту впервые связали пров. Шаньси со странами Центральной Азии и позволили сократить время транспортировки грузов до 7 дней<sup>1162</sup>.

*В 2015 г. общее количество грузовых железнодорожных маршрутов из КНР в страны Центральной Азии<sup>1163</sup> и Европы составило 62<sup>1164</sup>, увеличившись на 17 маршрутов по сравнению с предыдущим годом<sup>1165</sup>. В 2015 г. по этим маршрутам прошло в общей сложности 815<sup>1166</sup> грузовых составов, которые перевезли 47,4 тыс. контейнеров<sup>1167</sup>. В 2016 г. 1702 грузовых поезда по 40 международным евразийским железнодорожным линиям<sup>1168</sup> перевезли около 185 тыс. контейнеров с грузом на общую сумму 18 млрд долл.<sup>1169</sup>, преодолев общее расстояние<sup>1170</sup> в 17 млн км<sup>1171</sup>. С начала перевозок транзитных грузов по маршруту КНР—Европа в марте 2011 г. и до конца 2017 г.<sup>1172</sup> в общей сложности было осуществлено около 6 тыс. рейсов (из них 3,8 тыс. рейсов — через КПП Алашанькоу—Достык<sup>1173</sup>)<sup>1174</sup>. В конце 2017 г. континентальные транзитные железнодорожные маршруты связывали 35 городов КНР<sup>1175</sup> с 34 городами 12 стран Европы<sup>1176</sup>, а с начала 2017 г. общее количество рейсов по маршруту Китай—Европа по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 158 % и превысило 1 тыс. ед.<sup>1177</sup> Это самые короткие континентальные железнодорожные транспортные коридоры между Азией и Европой — они на 2,1 тыс. км короче маршрута Транссибирской магистрали от российских дальневосточных портов<sup>1178</sup>.*

Согласно планам Государственного комитета по делам развития и реформ Госсовета КНР, ежегодное количество транзитных поездов на континентальных евроазиатских маршрутах, курсирующих в рамках реализации плана строительства ЭПШП, должно возрасти до 5 тыс. в 2020 г.<sup>1179</sup> В среднем время транспортировки товаров из КНР в страны Европейского союза по суше сокращается на 75 % по сравнению с морскими перевозками, а стоимость железнодорожного

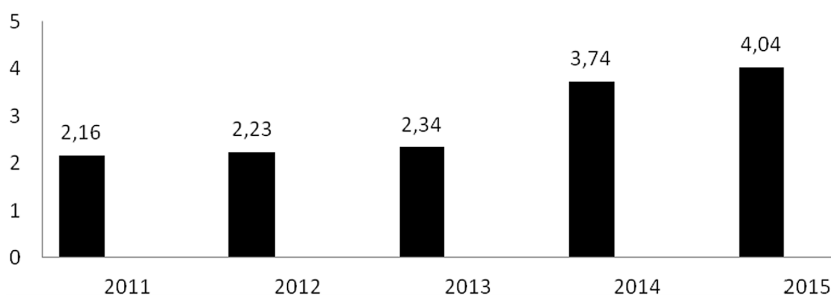
транзита на 65 % дешевле стоимости перевозки авиационным транспортом<sup>1180</sup>. Подавляющая часть грузов из Китая приходится на малогабаритную дорогостоящую электронику с высокой добавленной стоимостью, производимую в таких крупных высокотехнологичных центрах, как Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу и Сучжоу<sup>1181</sup>. В обратном направлении из Европы в основном перевозятся автомобильные комплектующие<sup>1182</sup>. Перспективным направлением евразийских транзитных перевозок может стать рынок электронной коммерции, который оценивается в 700 млрд долл. в год<sup>1183</sup>.

*Организация Китая этих коридоров центрального маршрута перевозок через имеющееся соединение с железнодорожной сетью Казахстана позволяет КНР диверсифицировать направления континентальных транзитных железнодорожных потоков. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня у России появились конкурентные маршруты, которые в перспективе способны отобрать у РФ подавляющую часть евроазиатского транзита.* Велика вероятность, что в условиях санкций, постоянного сокращения финансирования развития транспортной сети ОАО «РЖД» и мощностей дальневосточных портов эти дополнительные составы пойдут по альтернативным транспортным маршрутам в обход РФ.

### **3.4.3. Южный маршрут ЕТМ**

В 2013 г. правительства КНР и Пакистана достигли соглашения о прокладке железной дороги протяженностью около 2 тыс. км, которая в рамках КПЭК («Экономический коридор Китай—Пакистан») из Кашгара<sup>1184</sup> соединит СУАР через Исламабад и Карачи с пакистанским портом Гвадар (пров. Белуджистан)<sup>1185</sup>. Порт Гвадар, построенный с помощью китайских ПЗИ и сданный в эксплуатацию в 2007 г., находится в стратегически важном «горлышке» Персидского залива<sup>1186</sup>. Он расположен на расстоянии в 72 км от границы с Ираном и 400 км от главного мирового коридора перевозки нефти — Ормузского пролива, по которому осуществляется до 80 % импортных поставок нефти в КНР<sup>1187</sup>. Предусматривается также строительство

автомобильной магистрали протяженностью 1,8 тыс. км<sup>1188</sup> и нефтепровода Кашгар—Исламабад—Карачи—Гвадар, проходящих параллельно железной дороге<sup>1189</sup>. В 2017 г. общая стоимость договоров подрядов на строительство объектов транспортной инфраструктуры в Пакистане, подписанных китайскими предприятиями, составляла 7,1 млрд долл.<sup>1190</sup>, а всего, по расчетам китайских специалистов, к 2030 г. (сроки окончания строительства КПЭК) стоимость создания транспортной инфраструктуры КПЭК составит 62 млрд долл.<sup>1191</sup> (график 5).



**График 5.** Объем китайских инвестиций в экономику Пакистана (млрд долл.)  
*Источник:* Bai Shi. A Boost to Regional Economies. The construction of the China-Pakistan Economic Corridor accelerates. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505\\_800095487.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505_800095487.html); Zhang Yunbi, Chen Yingqun (*China Daily*). Rejuvenated port to make a splash. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/04/content\\_29194718\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/04/content_29194718_2.htm).

Вследствие плохого качества автомобильных дорог из Пакистана в КНР подавляющая часть торговли между двумя странами осуществляется морским путем, а сухопутным транспортом ежегодно перевозится лишь 100 тыс. т грузов<sup>1192</sup>. Прокладка железной дороги из Кашгара в Гвадар позволит сократить время транспортировки грузов до 10 дней (по сравнению с 30 днями морским путем)<sup>1193</sup>. В случае успешной реализации проектов глубоководный пакистанский порт Гвадар станет важной артерией для транспортировки сырой нефти Ближнего Востока в КНР по суше в обход Малаккского пролива, а у Китая появится возможность экспортировать свои товары в арабские страны. В 2013 г. иранское правительство передало

права на оперативный контроль над портом Гвадар китайской компании China Overseas Holdings Limited в обмен на инвестиции в развитие порта в размере 190 млн долл.<sup>1194</sup> К марту 2017 г. китайская компания уже на 60 % завершила строительные работы по созданию зоны свободной торговли порта Гвадар, которая будет занимать площадь в 923 га<sup>1195</sup>. Сеть автомобильных и железных дорог, нефтепровод из СУАР в порт Гвадар позволят снизить себестоимость перевозки товаров и грузов из Ближнего Востока и Африки в Китай, обеспечить энергетическую безопасность и диверсификацию каналов поставки углеводородов в КНР, увеличить объем взаимной торговли между двумя странами, который в 2016 г. превысил 20 млрд долл.<sup>1196</sup> Власти Пакистана полагают, что реализация инфраструктурного проекта в рамках КПЭК позволит стране с населением в 185 млн человек в течение ближайших 5 лет создать 700 тыс. новых рабочих мест и увеличить свой ВВП на 2—2,5 %.<sup>1197</sup> При этом и Китай и Пакистан не возражают против участия в строительстве КПЭК третьих стран — Афганистана, Ирана, Индии и России<sup>1198</sup>.

В августе 2014 г. было официально открыто движение на участке Лхаса—Жигацзе (253 км)<sup>1199</sup> железнодорожной магистрали Цинхай—Тибет протяженностью 1956 км<sup>1200</sup>. В 2016 г. объем транспортировки грузов на всей магистрали вырос до 100 млн т, а объем перевозки пассажиров — до 140 млн человек<sup>1201</sup>. В 2015 г. началось строительство железной дороги Чэнду—Янь протяженностью 42 км, которая сократит время в пути между Чэнду и Лхасой до 8 ч. После завершения строительства железной дороги Чэнду—Янь железнодорожная магистраль пров. Сычуань—ТАР соединится с магистралью Цинхай—ТАР<sup>1202</sup>. Сеть китайских железных дорог достигла Непала и приближается к приграничным районам Индии, что позволяет Китаю приступить к созданию транспортного коридора между КНР, Непалом, Индией, Бангладеш и Мьянмой<sup>1203</sup> и связать этот коридор с портами восточного побережья Китая<sup>1204</sup>. Сегодня Китай рассматривает возможность встраивания в южный маршрут ЕТМ транспортных сетей Индии и Бангладеш<sup>1205</sup>. В 2014 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян провел переговоры с руководством Индии о совместном участии двух стран в прокладке железнодорожного транзитного маршрута через пограничные переходы в ТАР (КНР) и

штате Сикким (Индия)<sup>1206</sup>. Во время официального визита в сентябре 2014 г. в Индию председатель КНР Си Цзиньпин призвал к расширению сотрудничества в области строительства совместной железнодорожной сети в рамках реализации плана ЭПШП<sup>1207</sup>. Китайская сторона выразила согласие оказать помощь в реконструкции существующих железнодорожных линий<sup>1208</sup>, принять участие в строительстве высокоскоростной железной дороги Дели—Ченнай (быв. Мадрас) протяженностью 1754 км, на которой поезда будут развивать скорость движения до 300 км/ч<sup>1209</sup>. В 2016 г. Председатель КНР объявил о выделении Индии 5-летнего кредита в размере 20 млрд долл. на реализацию инфраструктурных проектов (в частности, развитие приграничных погранпереходов<sup>1210</sup>)<sup>1211</sup>, а в 2017 г. стороны согласились приступить к строительству МШП-21 в.<sup>1212</sup> и ЭК-БКМ («Экономический коридор Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма»)<sup>1213</sup>. В 2017 г. китайская корпорация China Railway Construction Corporation подписала соглашение с правительством Бангладеш о строительстве железной дороги протяженностью 164 км из столицы страны Дакки в г. Джессур, расположенный на юго-западе Бангладеш в области Кхулна<sup>1214</sup>. На всем протяжении дороги запланировано построить 66 основных и 244 вспомогательных мостов, 14 железнодорожных станций. Поезда по новой магистрали будут передвигаться со скоростью 120 км/ч, и китайская сторона поставит Бангладеш более 100 вагонов и локомотивов<sup>1215</sup>. Строительство дороги стоимостью 247,49 млрд бангладешских така (3,14 млрд долл.) будет завершено в июне 2022 г., и она станет составной частью южного маршрута ЕТМ<sup>1216</sup>. В 2016 г. при финансовой и технической помощи китайских компаний было завершено строительство многофункционального моста через р. Падма<sup>1217</sup>, а в 2017 г. Китай получил контракт (57,2 млн долл.) на строительство 3 мостов общей протяженностью более 2 км через р. Шиталакшья<sup>1218</sup>. Этот мост позволит улучшить автомобильное сообщение на национальных автомобильных магистралях Дакка—Нараянгандж, Дакка—Читтагонг, Дакка—Силхете, Дакка—Нарсингди<sup>1219</sup>. В 2017 г. китайские компании заключили соглашение о строительстве нескольких линий метрополитена в Дакке<sup>1220</sup>. Китай ставит целью в ближайшее время до-



вести объем товарооборота со странами Южной Азии до 150 млрд долл. и повысить объем китайских ПЗИ до 30 млрд долл.<sup>1221</sup>

31 октября 2016 г. был открыт первый регулярный железнодорожно-автомобильный маршрут КНР—Южная Азия из Ланьчжоу (пров. Ганьсу) в Катманду (Непал)<sup>1222</sup>. Маршрут состоит из трех частей: участок железной дороги Ланьчжоу—Жигацзе (2,431 км), участок автомобильной магистрали Жигацзе (ТАР)—Гуйжун и второй участок железной дороги Гуйжун—Катманду (160 км)<sup>1223</sup>. Движение по новому маршруту занимает всего 10 дней вместо 35 дней, при транспортировке грузов морским (через Калькутту, Индия) и сухопутным путем<sup>1224</sup>. Первый грузовой состав, прошедший по новому маршруту, перевез 120 контейнеров с грузом общей стоимостью 200 млн юаней (30 млн долл.)<sup>1225</sup>. Начиная с 2018 г. по железнодорожной линии Ланьчжоу—Катманду планируется отправлять по 2 состава в неделю<sup>1226</sup>. Новый маршрут из Ланьчжоу стал третьим международным грузовым железнодорожным путем из столицы пров. Ганьсу после запуска маршрутов Ланьчжоу—Алматы и Ланьчжоу—Гамбург<sup>1227</sup>. 12 мая 2017 г. президент Непала подписал Соглашение о присоединении страны к китайскому проекту «пояса и пути», которое будет активизировать работу по соединению железных дорог Непала и КНР для «активизации региональных торговых связей и создания торгового «золотого коридора» между КНР и странами Южной Азии»<sup>1228</sup>. Сегодня ведутся проектные работы и планируется, что железная дорога стоимостью около 7 млрд долл. между Тибетом и Непалом будет построена в 2025 г.<sup>1229</sup>, что позволит в дальнейшем соединить континентальные железнодорожные маршруты Китая и Индии<sup>1230</sup>.

### **3.5. Строительство транзитных автомобильных магистралей в Западном Китае**

Правительство КНР ведет интенсивное автодорожное строительство в западных районах страны с тем, чтобы к китайской границе подходила мощная и хорошо развитая автодорожная сеть. В 2004 г. была открыта Транскитайская автомобильная магистраль,

которая начиналась в порту Ляньюньган на побережье Желтого моря и завершалась на КПП Хоргос<sup>1231</sup> на китайско-казахстанской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 г., общая стоимость работ составила 131,7 млрд юаней (16,6 млрд долл.), а большая часть этой скоростной магистрали прошла вдоль автомобильной дороги, построенной советскими специалистами в 1939—1940 гг. Сегодня технические характеристики магистрали позволяют автомобилям двигаться со средней скоростью в 120 км/ч, дорога сократила время в пути от восточных до западных границ Китая с 15 суток до 50 ч, то есть в 7,5 раза<sup>1232</sup>. К СУАР также подходит транскитайская магистраль Шанхай—Синьянь—Сиань—Урумчи—Куйтун—Дзинге—Хоргос протяженностью 4815 км, которая имеет ответвления: двухполосная автомобильная дорога Куйтун—Бакету (протяженность 390 км) и автодорога Дзинге—Алашанькоу (протяженность 94 км)<sup>1233</sup>. После завершения строительства в СУАР последних автомобильных участков Утундацюань—Мулей (515 км) и Линьхэ—Байгэда (328 км) в июне 2017 г. была запущена в эксплуатацию скоростная автомобильная магистраль Пекин—Синьцзян общей протяженностью 1,3 тыс. км. Скоростное шоссе связало столицу Китая с Урумчи (административным центром СУАР) и стало кратчайшим путем от КПП Хоргос на северо-западе страны до морского порта Тяньцзинь<sup>1234</sup>. После ввода в эксплуатацию магистрали Пекин—Урумчи значительно увеличится поток транзитных грузов из внутренних районов Китая в страны Европы и Центральной Азии, автомобильная дорога придаст импульс экономическому развитию крупнейшей единицы провинциального уровня КНР.

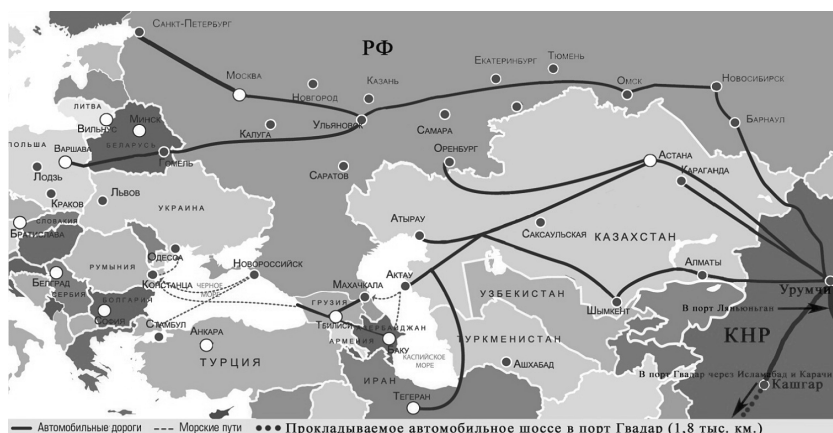
В 2010 г. Министерство транспорта КНР приняло постановление «О стратегии масштабного освоения Западного Китая». В 2005 г. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в СУАР составляла 80,9 тыс. км, а, согласно новому плану, к 2020 г. протяженность таких автомобильных дорог в автономном районе должна удвоиться<sup>1235</sup>. В рамках реализации указанной стратегии предусмотрено приоритетное строительство на западе страны костяка автодорожной сети, представленной 8 магистралями в широтном и 8 дорогами в меридиональном направлении<sup>1236</sup>. Запланировано строительство 53 автомобильных дорог в основных эко-

номических зонах и 18 скоростных шоссе для международных автотransпортов, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии — Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном<sup>1237</sup>.

В 2013 г. в СУАР были введены в эксплуатацию несколько скоростных шоссе. Вступили в эксплуатацию автомобильная дорога Инин—Дуньмачжа (протяженность 80,4 км), магистраль Карамай—Уэрхэ (протяженность 132,2 км — участок скоростной автострады Куйтунь—Алтай), соединяющая южные и северные районы СУАР и первое в автономном районе скоростное шоссе Уцайвань—Дахуаншань (96,3 км), которое было проложено через пустынную территорию<sup>1238</sup>. В рамках стратегии развития автодорожной сети в СУАР решается уникальная задача по строительству скоростных магистралей через пустыни — в 2014 г. в Синьцзян-Уйгурском автономном районе было построено еще 2 подобных скоростных шоссе. Была введена в эксплуатацию скоростная магистраль Курбан—Тунгут (101 км), которая соединилась с действующей скоростной автомобильной дорогой Турфан—Урумчи—Дахуаншань. Вторая автомобильная магистраль Куча—Аксу стала составной частью скоростной магистрали Ляньюньган—КПП Хоргос. Общая протяженность трассы — 260 км, а скорость — 120 км/ч<sup>1239</sup>. Кроме этих трех магистралей, в СУАР в эксплуатации находятся еще 2 автодороги через пустыню Такла-Макан, которые не относятся к категории скоростных, — автомобильная дорога Бугур—Черчен—Миньфэн (522 км) и автодорога Аксу—Хотан (432,5 км). В 2014 г. была построена скоростная автомобильная магистраль Карамай—Тачэн (225 км)<sup>1240</sup>. В марте 2016 г. была введена в эксплуатацию ключевая для СУАР скоростная автомобильная магистраль Урумчи—Аксу—Кашгар (428 км), которая обеспечила выход китайских товаров на рынки стран Центральной и Западной Азии<sup>1241</sup>.

В 2013 г. в Урумчи на Форуме по сотрудничеству в рамках стратегии развития ЭПШП главы 24 городов из 8 стран подписали соглашение об организации транзитных грузоперевозок из Китая в западном направлении<sup>1242</sup>. На очередном 14-м саммите ШОС (Душанбе, 2014 г.) было подписано «Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». Было за-

планировано сформировать сеть транзитных автомобильных маршрутов, включая транспортный коридор Западный Китай—Европа, соединяющий порты Желтого моря с портами Ленинградской области<sup>1243</sup>. В конце 2015 г. в результате многочисленных консультаций Россия и Китай подписали «Соглашение Министерства транспорта КНР и Министерства транспорта РФ о временных автоперевозках грузов транзитом через территорию Казахстана»<sup>1244</sup>. Документ позволит существенно упростить таможенные формальности в

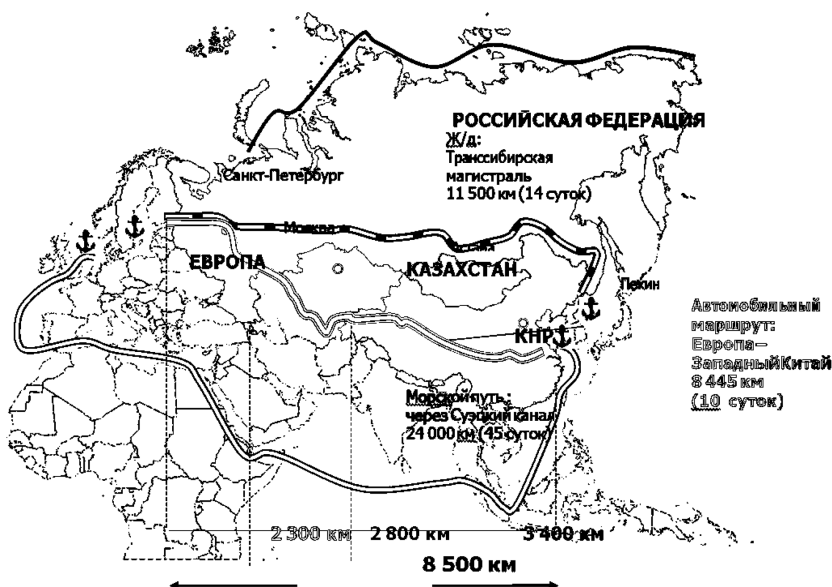


**Схема 2.** Основные направления развития сети автомобильных дорог из КНР в страны Европы и Азии в контексте реализации инициативы о создании ЭПШП. *Источник:* Разработано автором на основе: материалов экспертного клуба «Валдай»; Karamay–Tacheng highway project to finish soon. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2015-04/03/content\\_17404844.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2015-04/03/content_17404844.htm); СВЯР впервые открыл международные автодорожные перевозки в другие страны. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content\\_37824715.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content_37824715.htm). До завершения автомагистрали Западная Европа–Западный Китай на территории Казахстана осталось 457 км. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0414/c315118-9044330.html>; Yu Lintao. Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content\\_641859\\_1.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content_641859_1.htm); Liao Yuan (*Chinadaily.com.cn*). Xinjiang road network expands rapidly. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_toutunhe/2017-02/18/content\\_17288494.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2017-02/18/content_17288494.htm); Чжунго цзяотун няньцзынь 2016. Пекин, 2016. С. 307–328; 2017. С. 324–341.

Казахстане и ускорить логистику. Российско-китайские компании освобождаются от необходимости перегрузки, заполнения повторной декларации и смогут снижать себестоимость перевозок, так как сокращается время транспортировки<sup>1245</sup>. 15 февраля 2016 г. Управление транспорта СУАР и подразделения Министерства транспорта РФ в Урумчи обменялись разрешениями на транзитные автоперевозки грузов через Казахстан<sup>1246</sup>. В 2016 г. Китай подписал «Соглашение между правительствами государств—членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок» и обязался в течение ближайших нескольких лет осуществить финансирование строительства более 10 тыс. км автомобильных дорог в странах Центральной Азии<sup>1247</sup>.

Транспортный коридор Европа—Западный Китай — один из крупнейших международных инфраструктурных проектов современности, который должен быть реализован к 2023 г. на территории 3 стран — КНР, Казахстана и РФ. По масштабности и влиянию на развитие континента его можно сравнить со строительством Суэцкого канала, Транссибирской магистрали и тоннеля под Ла-Маншем. Идея строительства единой скоростной автомобильной магистрали, которая свяжет страны Европы с Китаем, родилась еще в середине 2000-х. Меморандум о сотрудничестве, предполагающий развитие МТК ЕЗК (международный транспортный коридор Европа—Западный Китай) президенты РФ и Казахстана подписали еще в 2008 г., а в рамках визита В. Путина в Китай в 2015 г. лидеры двух стран договорились развивать проект новой скоростной автодороги, которая к 2023 г. соединит Европу с КНР и позволит грузоперевозчикам кардинально сократить себестоимость и время транспортировки. Протяженность МТК ЕЗК должна составить 8445 км<sup>1248</sup>, из которых 2233 км будут приходиться на территорию РФ<sup>1249</sup>, 2787 км — территорию Казахстана<sup>1250</sup>, 3425 км — КНР. Грузовые перевозки по этому маршруту будут осуществляться по маршруту Ляньюньган (пров. Цзянсу)—Хоргос—Алматы—Кордай—Тараз—Шымкент—Кызылорда—Актобе—Оренбург<sup>1251</sup>—Казань—Нижний Новгород—Москва—Санкт-Петербург<sup>1252</sup>. В дальнейшем этот автомобильный коридор будет продлен в Белоруссию, Польшу, Германию и Францию<sup>1253</sup>. Ожидается, что сроки доставки грузов из центральных

провинций Китая до Санкт-Петербурга по сравнению с морским маршрутом (45 дней) сократятся в 3 раза и составят около 10 дней<sup>1254</sup>, а объем ежегодного грузопотока в 2020 г. увеличится до 33 млн т<sup>1255</sup>. 18 ноября 2017 г. в г. Хоргос (СУАР) состоялась церемония открытия движения по городскому участку скоростной автодороги номер G218, которое ознаменовало полное завершение 8-летнего строительства китайского участка транспортного коридора Западный Китай—Европа. Автомобильная дорога G218 соединяет КПП Хоргос с



**Рис. 3.** Источник: Алафинов И.С. Международный транспортный маршрут «Европа — Западный Китай»: глобальные возможности для интеграции на евразийском пространстве. URL: <http://avtodor-invest.com/upload/pdf/>; В Китае завершили строительство участка транспортного коридора Западная Европа-Западный Китай. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content\\_50064096.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content_50064096.htm); China section of transcontinental expressway opens to traffic. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/19/content\\_41912788.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/19/content_41912788.htm); Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

Казахстаном и берущую начало от г. Ляньюньган (пров. Цзянсу) автомобильную магистраль G30<sup>1256</sup>. После завершения строительства китайского участка транспортного коридора Западная Западный Китай—Европа грузооборот из Китая в Казахстан через КПП Хоргос увеличится до 3,5 млн т в год<sup>1257</sup>.

В 2016 г. Госсовет КНР одобрил открытие автодорожного КПП Улицзи на китайско-монгольской границе в районе Алашаньского аймака (АРВМ), где планируется создание центра международной торговли. Через КПП Улицзи в Центральную и Западную Азию, Россию, Монголию и страны Европы будет вывозиться продукция производства предприятий Центрального Китая и экономической зоны вдоль р. Янцзы. Одновременно через этот пункт пропуска грузы из перечисленных стран и регионов будут импортироваться в СВК, а также западные и центральные регионы Китая<sup>1258</sup>.

По сообщениям китайской прессы, КНР планирует создать дополнительный автомобильный маршрут транзитных перевозок по маршруту страны АТР—Европа. Этот маршрут будет дублировать ЕТМ, а его исходным пунктом станет Кашгар<sup>1259</sup>. Новый проект, прозванный в стране по аналогии с ЕТМ «Новая Шелковая автодорога», связан с началом строительства в СУАР участка Кашгар—Иркештам (Кыргызстан) — первой секции автомобильной магистрали между Азией и Европой, которая пересекает Памирское плато и обеспечивает Китаю автомобильный выход в страны Центральной Азии. В 2016 г. автомобильная дорога протяженностью 213 км и стоимостью 4,3 млрд юаней (660 млн долл.) была сдана в эксплуатацию<sup>1260</sup>. В январе 2017 г. были открыты 2 международных маршрута автомобильных перевозок из Кыргызстана в СУАР: Бишкек—Кашгар—Урумчи и Ош—Кашгар—Урумчи<sup>1261</sup>, также рассматривается вопрос об открытии международного автомобильного сообщения по маршрутам Бишкек—Торугарт—Урумчи и Ош—Иркештам—Урумчи<sup>1262</sup>. В ноябре 2016 г. при финансовой и технической помощи китайских компаний был введен в эксплуатацию модернизированный участок Ак—Татыр—Исфана автомобильной дороги Ош—Баткен—Исфана, а протяженность участка составила 87 км<sup>1263</sup>. В марте 2017 г. китайская компания China Railway Engineering Group приступила к модернизации автомобильной дороги Бишкек—Ка-

ра-Балта, расположенной на севере Кыргызстана в Чуйской области. Стоимость работ оценивается в 70,24 млн долл., срок действия контракта определен в 4 года<sup>1264</sup>.

В конце октября 2017 г. КНР, Киргизия и Узбекистан приступили к реконструкции автомобильного транспортного коридора для доставки грузов в Китай по маршруту Ташкент—Андижан—Ош—Иркештам—Кашгар. Протяженность маршрута составляет 900 км — это самая короткая автомобильная магистраль, которая соединила 3 страны (протяженность маршрута по территории СУАР составляет 250 км)<sup>1265</sup>. При благоприятных климатических условиях и отсутствии очередей на пограничных переходах транзитное время в пути по всему маршруту занимает около двух суток при средней скорости движения грузовых машин 50—60 км/ч<sup>1266</sup>. Маршрут Ташкент—Андижан—Ош—Иркештам—Кашгар — это один из наиболее известных маршрутов, игравших важную роль еще в период существования Великого шелкового пути и постепенно обновляемый в последующие исторические периоды, в том числе советский и постсоветский. Однако сегодня данный маршрут нуждается в существенной модернизации, поскольку качество покрытия магистрали является низким, что нередко приводит к авариям. Стоимость строительства новой современной дороги оценивается в 40 млн долл., и, по сообщениям китайской прессы, с 2018 г. начнется возведение нового полотна дороги, которое будет профинансировано коммерческими банками КНР. Система автомобильных транспортных коридоров между Узбекистаном, Киргизией и Китаем развивается с середины 90-х гг. прошлого века и параллельно автодорожным маршрутам сегодня прорабатывается трасса железной магистрали Китай—Киргизия—Узбекистан.

Таджикистан может стать для КНР новым меридиональным транзитным автомобильным путем. На протяжении многих лет грузовые перевозки между СУАР и Таджикистаном осуществляются по шоссе на дорогах, с 2006 г. Китайская компания по строительству дорог и мостов (China road and bridge corporation) начала реализовывать первый проект в Таджикистане, и к началу 2017 г. она построила автомобильные дороги протяженностью более 600 км<sup>1267</sup>, проложила тоннели общей протяженностью 16 км<sup>1268</sup>. Сегодня общая



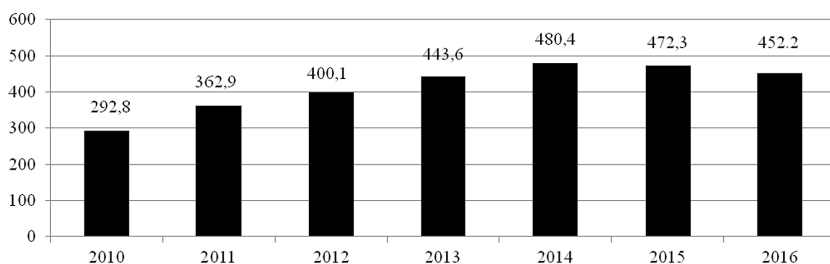
протяженность автомобильных дорог Таджикистана составляет 2,6 тыс. км.<sup>1269</sup> Согласно ежегодному рейтингу за 2017—2018 гг., составленному WEF (Всемирный экономический форум), Таджикистан занимает 1-е место среди стран Центральной Азии по качеству дорог. В общем списке стран мира Таджикистан занимает 70-е место из 137 позиции (Казахстан занимает 115-е место, Кыргызстан — 122-е). По уровню развития инфраструктуры Таджикистан занимает 99-ю строчку (Казахстан по данному показателю находится на 68-м месте, а Кыргызстан — на 109-м)<sup>1270</sup>. Открытие в 2016 г. КПП Кульма—Карасу<sup>1271</sup> и частично автодороги Душанбе—Куляб—Хорог—Мургаб—Кульма—Карасу (граница КНР) имеет большое значение для развития китайско-таджикских экономических отношений. Формирование международного транспортного коридора между Душанбе и Кашгаром — явный сигнал о начале формирования интеграционного транспортного узла в Припамирье. Тем не менее, специалисты предупреждают, что воспользоваться преимуществами нового торгового пути в полной мере не удастся, пока основная Транспамирская магистраль Душанбе—Хорог—Мургаб—Кульма находится в недостроенном состоянии. Окончание работ по реконструкции автодороги стоимостью более 46 млн долл. при помощи крупной китайской строительной компании «Цзянчань Бэйсин» запланировано на период 2018—2020 гг.<sup>1272</sup> В начале 2016 г. Китай объявил о начале финансирования строительства автомобильной дороги, которая из Кашгара пройдет в таджикостанский Бадахшан и через афганский Ваханский коридор и Каракорумское шоссе выйдет на автодорожную сеть Пакистана<sup>1273</sup>. Каракорумское шоссе является северным участком «Экономический коридор Китай—Пакистан», который соединяет порт Гвадар в Юго-Западном Пакистане с Синьцзян-Уйгурским автономным районом<sup>1274</sup>. В 2017 г. Китай и Пакистан приступили ко 2-му этапу реконструкции Каракорумского шоссе<sup>1275</sup> (участок Хавелан—Такот)<sup>1276</sup>, началось строительство скоростного шоссе Пешавар—Карачи<sup>1277</sup> и участка Суккур—Мултан высокоскоростной автодороги Карачи—Лахор<sup>1278</sup>, а финансирование работ осуществляет Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и отделение Китайского банка развития (China Development Bank) в СУАР<sup>1279</sup>.

### **3.6. Модернизация транспортной сети стран Юго-Восточной Азии как важнейший фактор развития «Морского Шелкового пути-21 в.»**

В начале XXI в. полюс опережающего экономического роста стал сдвигаться в направлении АТР, где постепенно формируется новый доминирующий мировой экономический центр. На долю 21 страны АТЭС (Форум «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество»)<sup>1280</sup> приходится около 60 % мирового ВВП, более 43 % объема прямых иностранных инвестиций, около 50 % объема мировой торговли и 40 % населения Земли<sup>1281</sup>. А с учетом потенциала других участников восточноазиатских саммитов (России, Индии, Австралии и Новой Зеландии), то становится очевидным, что АТР превращается в новый мировой экономический центр<sup>1282</sup>. АТР уже становится экономическим центром мира, и начинается исторический процесс перехода мирового экономического главенства от Европейско-Атлантического региона к Азиатско-Тихоокеанскому. Выступивший на церемонии открытия ежегодного совещания Боаоского азиатского форума (2016 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что «Азия и Китай становятся главным двигателем восстановления и роста мировой экономики». Руководители Китая уверены, что в ближайшие годы страны АТР будут в немалой мере задавать вектор мирового экономического развития<sup>1283</sup>.

В течение прошедших 20 лет в Азии был создан целый ряд объединений, движущей силой которых выступает АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии), объединяющая 10 государств<sup>1284</sup>. Региональное сотрудничество в рамках АСЕАН предполагает подписание соглашений между отдельными странами на двусторонней или многосторонней основе. Заключенные с Китаем в 2010 г. соглашения представляют собой договоренности «Зоны свободной торговли Китай — АСЕАН» и «Соглашение об экономической интеграции», под действие которых попадают и проекты совместного развития трансграничной транспортной инфраструктуры Китая и стран АСЕАН<sup>1285</sup>. В 2013 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером АСЕАН, а Ассоциация превратилась в 3-го крупнейшего внешне-

торгового партнера КНР<sup>1286</sup>. Объем накопленных взаимных инвестиций за последнее десятилетие вырос в 3 раза и в 2017 г. превысил 185 млрд долл.<sup>1287</sup> Объем взаимной торговли увеличился с 55 млрд долл. в 2002 г. до 452,2 млрд долл. в 2016 г.<sup>1288</sup> На различных международных встречах, и в частности на Форуме по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» (Пекин, 2017 г.), китайским руководством была поставлена цель к 2020 г. довести объем взаимной торговли до 1 трлн долл.<sup>1289</sup>, а объем ежегодных взаимных инвестиций до 150 млрд долл.<sup>1290</sup> (диаграмма 2).



**Диаграмма 2.** Объем взаимной торговли КНР — страны АСЕАН (млрд долл.).  
*Примечание:* В 2016 г. объем взаимной торговли РФ со странами АСЕАН составил 13,6 млрд долл. *Источник:* *Deng Yaqing*. EXPOential Growth. China and ASEAN prepare to upgrade economic ties and intensify connectivity. URL: [http://www.bjreview.com/business/txt/2014-09/25/content\\_642353\\_2.htm](http://www.bjreview.com/business/txt/2014-09/25/content_642353_2.htm); The rise of Southeast Asia and the challenges ahead. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/24/content\\_22513261.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/24/content_22513261.htm); Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content_26989566.htm); *Zhou Mo (China Daily)*. Focus on ASEAN members for Belt and Road progress. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/15/content\\_29344981.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/15/content_29344981.htm); Premier's Philippines visit to promote cooperation with ASEAN neighbors. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/12/content\\_34437970.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/12/content_34437970.htm); Regional cooperation on agenda for Premier Li's Philippines trip. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content\\_34471149.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34471149.htm); Belt and Road Initiative yields great achievements in ASEAN countries: Chinese ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content\\_34475948.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475948.htm); China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/13/content\\_41885145.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm); ASEAN Plus Three dovetails with China's Belt and Road Initiative: Experts. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1115/c90000-9293183.html>.

В ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум — ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7—8 %<sup>1291</sup>. В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры составят 5,3 трлн долл., составив 60 % инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства<sup>1292</sup>. *Причем 50 % капиталовложений в развитие этого рынка (2,65 трлн долл.) будет инвестировано Китаем*<sup>1293</sup>. На 22-м саммите АТЭС (Пекин, 2014 г.) лидеры стран АТР поддержали идею создания новой ФТААП (Free Trade Area of the Asia-Pacific — зона свободной торговли АТР)<sup>1294</sup>, предложенную председателем КНР Си Цзиньпином<sup>1295</sup>, и которая поддерживалась китайским руководством и на саммите G20 в Ханьчжоу (2016 г.), и на саммитах АТЭС в Лиме и Давосе (2017 г.)<sup>1296</sup>. Суть китайского предложения сводится к «укреплению региональной экономической интеграции и ускорению строительства объектов инфраструктуры для формирования единой структуры транспортной взаимосвязанности всех членов АТЭС»<sup>1297</sup>. В будущем после принятия плана развития региональной зоны и его одобрения лидерами стран АТЭС зона свободной торговли АТР превратится в крупнейшую в мире экономическую зону, объединяющую 57 % мировой экономики и около 50 % мировой торговли<sup>1298</sup>. На встрече министров финансов стран АТЭС (октябрь 2014 г., Пекин) основным вопросом обсуждения стала программа финансирования совместных инфраструктурных проектов, призванных «подстегнуть спрос и ускорить экономический рост»<sup>1299</sup>. В 2014—2016 гг. Китай принял решение о предоставлении ряду стран АТЭС льготного кредита в общем объеме 20 млрд долл. на развитие транспортной инфраструктуры<sup>1300</sup>, из которых 10 млрд долл. были выделены правительством КНР, а 10 млрд долл. — Торгово-промышленным банком Китая и Банком Китая<sup>1301</sup>.

На рубеже XXI в. внешняя торговля стала играть важную роль в развитии экономик стран АСЕАН и постепенно сформировалась экспортно-ориентированная модель экономического роста. Но после финансового кризиса 2008 г. спрос на их продукцию в США и странах ЕС упал, основные азиатские экономические субъекты перешли к трансформации модели экономического развития, заключающийся в переходе на расширение внутреннего и регионального

спроса вместо ориентации на экспорт. В этих условиях инвестиции в развитие региональной инфраструктуры были признаны главным стимулом экономического развития в Азии<sup>1302</sup>. Вопросы развития региональной транспортной интеграции в рамках АСЕАН впервые были закреплены в Декларации Себу на 12-м саммите стран АСЕАН (Филиппины, 2007 г.)<sup>1303</sup>. На саммите АСЕАН (Бруней, 2013 г.) был принят Генеральный план развития транспортных связей стран АСЕАН. План предусматривает «развитие инфраструктурного сотрудничества, способствующего сокращению разницы в уровне экономического развития между членами АСЕАН»<sup>1304</sup>. На прошедших в 2016 и 2017 гг. Боаском азиатских форумах, на саммитах глав стран АТЭС (Дананг, Вьетнам) и АСЕАН (Манила, Филиппины), ВАС (Восточно-Азиатский саммит)<sup>1305</sup> особо отмечалось, что развитие инфраструктуры в рамках инициативы «пояса и пути» занимает приоритетное место в списке инвестиционных проектов КНР в странах Азии<sup>1306</sup>.

В рамках зоны свободной торговли Китай—АСЕАН активно развивается сотрудничество в области транспорта на субрегиональном уровне: «Два китайско-вьетнамских коридора и одно кольцо» (экономический коридор Куньмин—Лаоцзе—Ханой—Хайфон—Гуаньнин, экономический коридор Наньнин—Ляошань—Ханой—Хайфон—Гуаньнин, экономическая зона залива Бэйбу), экономическая зона в бассейне р. Меконг и экономический коридор Наньнин—Сингапур<sup>1307</sup>. По инициативе АБР с 1992 г. стал разрабатываться проект создания субрегиональной экономической зоны «Большой Меконг» (GMSEZ — The Greater Mekong Subregional Economic Zone), которая под названием «Шестисторонняя зона экономического сотрудничества» была оформлена в 2004 г.<sup>1308</sup> Субрегион «Большой Меконг» включает 6 стран, примыкающих к бассейну р. Меконг: Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа и КНР (пров. Юньнань), население которых превышает 326 млн человек<sup>1309</sup>. Одна из основных задач создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры. Решение этой задачи позволяет КНР активизировать развитие приграничных городов пров. Юньнань, имеющей общую сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом протяженностью 4 тыс. км, и

ГЧАР, являющегося единственным автономным районом КНР, имеющим общую морскую и сухопутную границу со странами АСЕАН. В 2016 г. объем торговли КНР с 5 странами субрегиона «Большой Меконг» составил 197,2 млрд долл.<sup>1310</sup> К началу 2017 г. страны субрегиона реализовали более 180 совместных проектов (общей стоимостью более 17 млрд долл.), из которых 50 проектов были направлены на развитие региональной транспортной инфраструктуры (6,7 млрд долл.)<sup>1311</sup>.

В 2013 г. в Лаосе состоялось 19-е совещание стран GMSEZ по экономическому сотрудничеству на уровне министров, в котором приняли участие представители Китая, Камбоджи, Лаоса, Мьянмы, Таиланда и Вьетнама, АБР и других международных организаций<sup>1312</sup>. На совещании был принят «План развития субрегиона «Большой Меконг» на период 2013—2022 гг.», и был одобрен план создания «Железнодорожного союза стран субрегиона «Большой Меконг»<sup>1313</sup>. План предусматривает «превращение пров. Юньнань в транспортный канал сотрудничества КНР со странами ЮВА<sup>1314</sup> и локомотив социально-экономического развития окраинных регионов Южного Китая»<sup>1315</sup>. В марте 2016 г. в г. Санья (Хайнань) на конференции, посвященной развитию региона, китайская сторона объявила о предоставлении странам субрегиона «Большой Меконг» преференциальных кредитов в размере 10 млрд юаней (1,54 млрд долл.)<sup>1316</sup> и открытии кредитной линии на 10 млрд долл. на срок в 5 лет для развития инфраструктурной сети региона<sup>1317</sup>.

В период 24—27 ноября 2014 г. в Ханое (Вьетнам) прошла 36-я конференция по вопросам развития железнодорожного сообщения стран АСЕАН<sup>1318</sup>, которая рассмотрела и утвердила строительство ряда железнодорожных магистралей в странах Южной и Юго—Восточной Азии, призванных «улучшить связность национальных железнодорожных сетей и совершенствовать региональную логистику». На конференции были утверждены планы строительства трех новых железных дорог: Пномпень—Сем РипСисофон (Камбоджа), Кратъэх (Камбоджа)—граница Лаоса и Бат Дэнг (Камбоджа)—Лок Нинг (Вьетнам)<sup>1319</sup>.

Прошедшее в ноябре 2015 г. в г. Цзинхун (пров. Юньнань) 20-е совещание стран субрегиона «Большой Меконг» по экономическо-

му сотрудничеству на уровне министров стало отправной точкой создания паназиатской сети, которая к 2019 г. объединит железные и автомобильные дороги стран ЮВА<sup>1320</sup>. Магистраль будет состоять из трех железнодорожных/автомобильных маршрутов восточного, центрального и западного направлений. Западная ветка общей протяженностью около 3 тыс. км соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Пномпень, Хошимин, Ханой и Куньмин<sup>1321</sup>. Центральная ветка объединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Вьентьян, Шанюнь и Куньмин<sup>1322</sup>. Восточный маршрут соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Янон, Жуйли и Куньмин<sup>1323</sup>. Транспортная сеть охватит территории Китая, Вьетнама, Лаоса, Мьянмы, Таиланда, Камбоджи, Малайзии и Сингапура, а ее общая протяженность составит более 5,5 тыс. км<sup>1324</sup>. Объединение железнодорожной сети пров. Юньнань<sup>1325</sup> с железными дорогами ЮВА предоставит Китаю выход к Индийскому океану<sup>1326</sup>. С открытием сообщения на всем протяжении сети станут возможны ежегодные перевозки почти 9 млн т грузов с перспективой увеличения этого объема до 26 млн т к 2025 г.<sup>1327</sup>

В ноябре 2014 г. был введен в эксплуатацию участок Юси—Мэнцзи железнодорожной магистрали Куньмин—Хэкоу протяженностью 460 км, которая связывает пров. Юньнань с железнодорожной сетью стран ЮВА<sup>1328</sup>. Из Куньмина магистраль проходит через города Юси, Мэнцзи, Хэкоу (пограничный пункт) и соединяется с железнодорожными сетями Вьетнама, Лаоса, Таиланда и Сингапура<sup>1329</sup>. Стоимость строительства участка Юси—Мэнцзи протяженностью 141 км составила 4,5 млрд юаней (709,8 млн долл.), а большая его часть (77 км) проходит через 35 туннелей и 61 мост<sup>1330</sup>. Спроектированная для движения поездов со скоростью 120 км/ч магистраль вносит заметный вклад в развитие китайско-вьетнамской железнодорожной интеграции. Она стала достойной заменой построенной французами еще 100 лет назад старой железной дороги Куньмин—Хайфон протяженностью 854 км, поезда по которой двигались со скоростью лишь 30 км/ч. Старая магистраль являлась «самой протяженной в мире узкоколейкой», поскольку ширина ее колеи составляла всего 1 м, а не стандартные 1435 м<sup>1331</sup>. В 2014 г. началось строительство участка, соединяющего Вьетнам и Камбоджу

(Пномпень), протяженностью 257 км, а окончание работ запланировано на начало 2018 г.<sup>1332</sup> В 2015 г. были завершены работы по строительству последнего приграничного с Китаем участка железнодорожной магистрали, соединяющей Ной Бай (район Ханоя) с г. Ким Тан (северная вьетнамская пров. Лао Цай) протяженностью 19 км, расположенного рядом с приграничным китайским Хэкоу. Объединенная железнодорожная магистраль Куньмин—Хэкоу—Ким Тан—Ной Бай общей протяженностью 245 км позволит осуществлять перевозки со скоростью более 100 км/ч<sup>1333</sup>. В конце 2016 г. Министерство транспорта Вьетнама договорилось с властями пров. Юньнань о строительстве в период 2017—2020 гг. скоростной грузовой железной дороги между столицей Вьетнама Ханоем и г. Дунгдан пров. Лангшон с последующим ее соединением с железнодорожной сетью китайской провинции<sup>1334</sup>. Сегодня скорость перевозки грузов по дороге Ханой—Дунгдан составляет всего 50 км/ч, а скоростная дорога позволит значительно нарастить объемы грузооборота между двумя странами<sup>1335</sup>. 22 ноября 2017 г. состоялась церемония открытия нового маршрута железнодорожных перевозок грузов из Наньчана (пров. Цзянси) в Ханой. Грузовой состав отправился от железнодорожной станции Хэнган г. Наньчан, проследовал по территории ГЧАР и прибыл в столицу Вьетнама Ханой, преодолев расстояние в 1,7 тыс. км. Время в пути составило 5 дней (на 15 дней быстрее сроков перевозки традиционным морским маршрутом), а стоимость железнодорожной транспортировки грузов оказалась на 50 % меньше стоимости аналогичной перевозки автомобильным транспортом<sup>1336</sup>.

В 2015 г. началось сооружение самого протяженного в Азии 30-километрового железнодорожного туннеля в горе Гаолигун и продолжались работы по возведению моста через р. Нуцзян, которые являются важными составными частями железнодорожной магистрали Дали—Жуйли<sup>1337</sup>. Эта железная дорога протяженностью 330 км позволит соединить Китай с соседней Мьянмой. На некоторых участках магистрали поезда смогут передвигаться со скоростью 250 км/ч, на некоторых — не более 180 км/ч<sup>1338</sup>. В рамках проекта расширения и перестройки китайского участка Гуантун—Дали протяженностью 175 км электрифицированной железной дороги Китай—Мьянма в 2016 г. были начаты работы по прокладке полотна

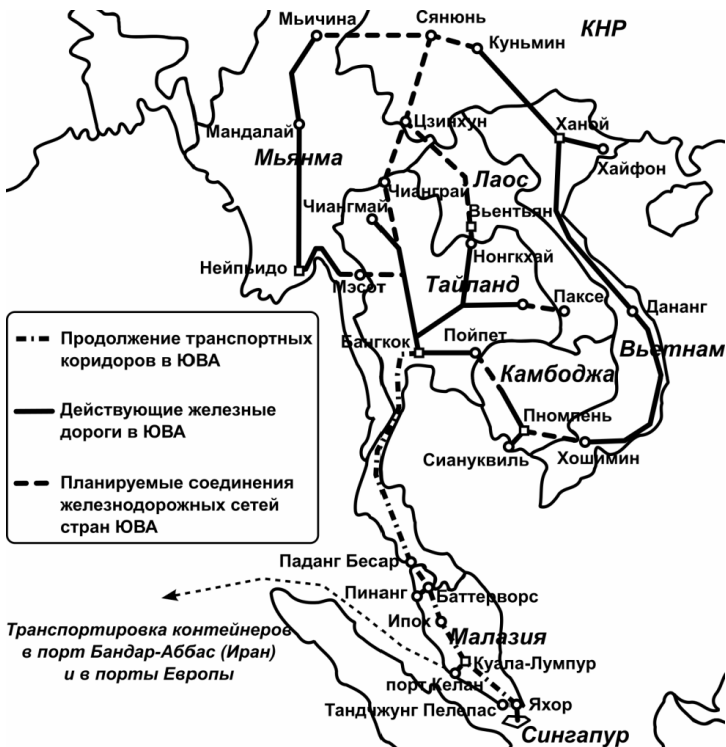


магистрали<sup>1339</sup>. После введения в эксплуатацию этого участка в 2018 г. средняя скорость движения поездов составит 200 км/ч, а время поездки между Куньмином и Дали сократится до 2 ч<sup>1340</sup>. Рельеф участка Гуантун—Дали весьма сложен — на мосты и туннели приходится 109,88 км железной дороги<sup>1341</sup>.

Сегодня в Лаосе существует лишь одна, открытая в 2009 г., железнодорожная магистраль протяженностью 3,5 км, которая соединяет столицу страны Вьентьян с г. Нонгкхай в Таиланде, а 98 % объема перевозки пассажиров и 86 % объема перевозки грузов осуществляется автомобильным транспортом<sup>1342</sup>. С целью улучшения транспортной инфраструктуры Лаоса и превращения его в важное звено региональных транзитных перевозок руководители железнодорожных ведомств Китая и Лаоса в 2016 г. подписали соглашение о начале строительства современной железной дороги протяженностью 414,3 км из Куньмина до Вьентьяна (Куньмин—Цзинхун—Мохань (КНР)—Ботэн—Луан Прабанг—Ван Вьенг—Вьентьян (Лаос))<sup>1343</sup>. По заявлению руководства Лаоса, эта железнодорожная магистраль станет главным проектом 8-го пятилетнего плана социально-экономического развития Лаоса (2016—2020 гг.)<sup>1344</sup>. 25 декабря 2016 г. в г. Луангпрабанг на севере Лаоса состоялась церемония запуска строительства железной дороги Китай—Лаос на китайской территории (Лаос приступил к строительству своей секции железной дороги в начале 2016 г.)<sup>1345</sup><sup>1346</sup>. Железная дорога, строительство которой завершится через 5 лет, будет представлять собой грузопассажирскую магистраль с шириной колеи в 1,435 м<sup>1347</sup>, она будет оснащена 33 железнодорожными станциями, а средняя скорость движения составит 160 км/ч.<sup>1348</sup> Китай согласился профинансировать 70 % стоимости проекта прокладки магистрали, которая составляет 37,4 млрд юаней (5,52 млрд долл.)<sup>1349</sup>. В мае 2016 г. Таиланд и Китай приступили к строительству двух участков железных дорог, протяженностью 873 км, предназначенных для движения поездов со скоростью 160—180 км/ч<sup>1350</sup>. Это магистрали Нонгкхай—Сарабури—Районг и Сарабури—Бангкок<sup>1351</sup>, которые в будущем будут соединены с железнодорожной магистралью Китай (Юньнань)—Лаос (Вьентьян)<sup>1352</sup>. Позднее железная дорога будет продлена до Куала-Лумпура, а далее — до Сингапура<sup>1353</sup>. Железные дороги станут первыми в Таиланде дорогами с шириной колеи 1435

мм, скорость движения пассажирских составов в горных районах составит 160 км/ч, на равнине — 200 км/ч, грузовых составов — 120 км/ч, а общий объем инвестиций в строительство не превысит 180 млрд тайских бат<sup>1354</sup>. Тайская национальная железнодорожная компания будет закупать подвижной состав в КНР, использовать китайские технологии при установке систем блокировки и централизации<sup>1355</sup>. В будущем власти Таиланда с помощью китайских компаний планируют построить высокоскоростную железную дорогу Бангкок—Нахонратчасима<sup>1356</sup> протяженностью 256 км<sup>1357</sup>. В 2016 г. 6-я по величине активов китайская государственная корпорация China Railway International, занимающаяся строительством железнодорожных путей, предоставила Министерству транспорта Камбоджи план строительства железных дорог в стране общей стоимостью около 300 млн долл. для последующего одобрения Советом по развитию Камбоджи<sup>1358</sup>. В апреле 2017 г. Министерство транспорта Камбоджи одобрило строительство участка шоссе № 6 из столицы страны Пномпень в пров. Кампонг-Чам<sup>1359</sup>. Протяженность участка составляет 40,5 км, общая стоимость проекта — 70,2 млн долл., из которых 68 млн долл. будут предоставлены правительством КНР в виде долгосрочного займа<sup>1360</sup>. К началу 2018 г. Китай заключил соглашения с правительством Камбоджи о прокладке 16 новых автомобильных дорог в Камбодже на общую сумму в 1,6 млрд долл. и строительстве аэропорта стоимостью 800 млн долл. в пров. (кхет) Сиенреап, расположенной на северо-западе Камбоджи<sup>1361</sup>.

С конца 2017 г. Китай и страны ЮВА приступили к активному строительству высокоскоростной железной дороги протяженностью 3 тыс. км по маршруту: пров. Юньнань (Куньмин)—Лаос—Вьетнам—Камбоджа—Таиланд—Малайзия<sup>1362</sup>—Сингапур<sup>1363</sup>, которая сформирует скоростной маршрут Китай—ЮВА<sup>1364</sup>. От центральной магистрали планируется построить ответвления Юньнань—Мьянма и Мьянма—Таиланд<sup>1365</sup>. В рамках заключенного трехстороннего соглашения о сотрудничестве в сфере строительства ВСЖД ведущая китайская корпорация по строительству железных дорог CREC (China Railway Engineering Corporation) приступила к прокладке линий ВСЖД в Таиланде, Мьянме и Лаосе<sup>1366</sup>, которые свяжут 3 страны и впоследствии протянутся дальше и достигнут Сингапура<sup>1367</sup>.



**Схема 3.** Сеть железных дорог Юго-Восточной Азии. *Источник:* разработано автором на основе: Railway linking China, ASEAN becomes operational. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8140838.html>; A New Vision for A Dynamic Asia Through Joint Efforts. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-03/26/content\\_24107586.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-03/26/content_24107586.htm); *Jin Dan (Chinadaily.com.cn)*. How high-speed rail network transformed China's social landscape. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content\\_27868346.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content_27868346.htm); Infrastructure vital to boost socio-economic development in developing countries: AIIB president. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046478.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/11; Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/11/08/c90000-9289727.html>); Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content\\_34508719.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm); Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm).

Хотя стоимость проекта составляет 75 млрд долл.<sup>1368</sup>, китайские экономисты утверждают, что паназиатская высокоскоростная железная дорога позволит в будущем увеличить ВВП Китая и стран ЮВА на 375 млрд долл.<sup>1369</sup>

В начале 2016 г. вступила в эксплуатацию ВСЖД Куала-Лумпур—Ипох, которая была построена китайскими специалистами. Скоростная железнодорожная магистраль протяженностью 200 км сокращает время поездки из столицы Малайзии до крупнейшего туристического курорта до 1 ч, а китайская корпорация CSR (China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)) поставила подвижной состав для ВСЖД<sup>1370</sup>. С 2016 г. началась прокладка ВСЖД протяженностью 1292 км и проектной стоимостью 25,6 млрд долл., которая пройдет через территорию северной части Лаоса и свяжет Китай со столицей Таиланда Бангкоком и промышленным центром Районг на востоке страны<sup>1371</sup>. На первом этапе будут построены 2 отрезка ВСЖД в Таиланде протяженностью 737 и 655 км<sup>1372</sup>, которые будут введены в эксплуатацию в 2021 г.<sup>1373</sup> Поезда по колее шириной 1435 мм смогут развивать скорость в 160—180 км/ч<sup>1374</sup>. Поскольку скорость движения по этим ВСЖД более низкая, чем по китайским высокоскоростным магистралям, на всем их протяжении количество остановок будет увеличено<sup>1375</sup>. С введением в эксплуатацию этих железных дорог Таиланд станет первой страной АСЕАН, которая будет предоставлять весь спектр услуг высокоскоростного железнодорожного транспорта по своей территории<sup>1376</sup>. Паназиатская ВСЖД, соединяющая важнейшие морские порты ЮВА, имеет непосредственное отношение к реализации плана председателя КНР Си Цзиньпина о создании МШП-21 в. Отправной точкой МШП-21 в. станет экономическая зона залива Бэйбу<sup>1377</sup>. Экономическое сотрудничество в субрегионе объединяет такие страны, как Китай, Вьетнам, Малайзия, Сингапур<sup>1378</sup>, Индонезия, Филиппины и Бруней, а более 80 % торговли между странами экономической зоны залива Бэйбу осуществляется морским транспортом<sup>1379</sup>. В августе 2016 г. в Наньнине (ГЧАР) состоялся 8-й Форум по экономическому сотрудничеству в районе залива Бэйбу. Участники форума отметили «исключительную важность укрепления транспортных связей стран ЮВА пу-

тем строительства и соединения железнодорожных, автомобильных и морских путей в регионе»<sup>1380</sup>.

С целью создания единой региональной сети сухопутного сообщения, соединяющей КНР с Сингапуром, расширяется инфраструктура автомобильного транспорта. В 2015 г. было закончено строительство 4-го моста через р. Меконг, который позволил открыть прямое сквозное сообщение по автомобильной магистрали Куньмин—Бангкок (пров. Юньнань—Лаос—Таиланд), увеличить грузопоток и снизить себестоимость перевозок<sup>1381</sup>. В конце 2015 г. была сдана в эксплуатацию секция скоростной дороги, соединяющая Таиланд, Мьянму и Индию протяженностью 25,6 км и являющаяся частью азиатского автомобильного транспортного коридора Восток—Запад<sup>1382</sup>. Сооружаемый на территории ЮВА в рамках развития субрегиональной экономической зоны «Большой Меконг» азиатский автомобильный транспортный коридор Восток—Запад протяженностью 1450 км должен связать КНР, Вьетнам, Лаос, Таиланд, Камбоджу и Мьянму<sup>1383</sup>. Объединенная транспортная сеть в будущем соединит Тихий океан с Индийским, сократит время транспортировки, снизит себестоимость грузоперевозок и придаст мощный импульс развитию прилегающих территорий<sup>1384</sup>.

В 2014 г. была сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Синьянь—Гуйлинь (ГЧАР) протяженностью 53 км, которая позволила открыть движение на всем протяжении скоростной автострды, соединяющей Наньнин (ГЧАР) с Пекином. Автомагистраль Синьянь—Гуйлинь в качестве составной части скоростных автодорог Цюаньчжоу (пров. Фуцзянь)—Наньнин (ГЧАР) и Сямэнь (пров. Фуцзянь)—Чэнду (пров. Сычуань) снизила нагрузку на автодороги, ведущие из южных районов КНР на север и позволила сократить расстояние транспортировки грузов между районами Центрального и Юго-Западного Китая и странами ЮВА<sup>1385</sup>.

В конце 2015 г. была сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Малювань—Чжаотун, позволившая сформировать скоростной автомобильный коридор протяженностью 1032 км, пересекающий пров. Юньнань<sup>1386</sup> с севера на юг. До 2015 г. было построено 732,7 км магистрали, а в 2016 г. были достроены оставшиеся 299,3 км скоростной автомобильной дороги. Этот коридор начинается на се-

вере в районе порта Шуйфу на р. Янцзы (граница пров. Юньнань и Сычуань) и заканчивается на юге в районе порта Фунин на р. Чжуцзян (граница провинции Юньнань и ГЧАР). Магистраль проходит через города Чжаотун, Цюйцзин, Куньмин, Хунхэ и Вэньшань<sup>1387</sup>. Данный проект будет способствовать развитию юго-западных районов Китая, укрепит интеграционные связи пров. Юньнань с экономической зоной залива Бэйбу и активизирует транспортное сообщение со странами АСЕАН.

В 2017 г. было закончено строительство автомобильного коридора, связывающего г. Чунцин и провинции Центрального Китая со странами ЮВА. Коридор состоит из трех маршрутов. Первый был запущен в эксплуатацию в апреле 2016 г. и соединяет Чунцин через ГЧАР с Ханоем (Вьетнам). Грузовые автомобили преодолевают расстояние в 1,4 тыс. км между Чунцином и Ханоем за 40 ч. Второй и третий маршруты были открыты в сентябре 2017 г. и связали г. Чунцин через приграничный г. Мохань (пров. Юньнань) с Вьентьяном (Лаос) и г. Янгун (Мьянма). К 2020 г. общая стоимость перевозимых по трем маршрутам грузов составит 20 млрд юаней (около 3 млрд долл.). В будущем страны ЮВА могут использовать этот коридор для подключения к перевозкам железнодорожной сети Чунцина с целью выхода на европейские рынки и увеличения объемов своего внешне-торгового оборота<sup>1388</sup>.

В 2016 г. из аэропорта Чаншуи в Куньмине осуществлялись полеты по 284 линиям авиационных перевозок, из которых 54 линии были международными и соединяли центральный аэропорт провинции с воздушными гаванями стран ЮВА<sup>1389</sup>. К 2020 г. провинциальные власти намерены открыть в аэропорте Чаншуи еще 28 новых международных авиалиний в страны ЮВА и АСЕАН<sup>1390</sup>. Расположенный в Наньнине (недалеко от границы с Вьетнамом) региональный аэропорт Уси превращается в международный авиационный узел по развитию инфраструктурного сотрудничества со странами АСЕАН<sup>1391</sup>. Авиакомпания BBG (Air Guangxi Weibu Gulf Airlines) пополнила свой авиапарк 10 самолетами ERJ-190, и в рамках плана ЭПШП с 2017 г. открыла 2 международных рейса в страны АСЕАН<sup>1392</sup>. В конце 2017 г. в Камбодже была основана авиакомпания Lanmei Airlines (Cambodia), которая была создана со 100%-ным участием китайского част-

ного капитала. Авиакомпания, располагающая 6 авиалайнерами, и вместе с камбоджийскими авиакомпаниями<sup>1393</sup> будет осуществлять регулярные пассажирские перевозки между 6 странами, входящими в Субрегиональную экономическую зону «Большой Меконг». 29 сентября 2017 г. авиалайнер авиакомпании Lanmei Airlines совершил первый полет по маршруту Сиануквиль (или Кампонгсаом, город-провинция в Камбодже)—Макао (Китай). В течение ближайших 3 лет руководство авиакомпании рассчитывает довести парк региональных авиалайнеров китайского производства до 20 ед.<sup>1394</sup> В ноябре 2017 г. тайская авиакомпания Nok Air открыла новые маршруты авиаперевозок по маршрутам Паттайя (Таиланд)—Иньчуань (НХАР), Паттайя (Таиланд)—Цзуньи (пров. Гуйчжоу) и запланировала расширить географию полетов в другие города Китая — Баотоу, Линьи, Ичан, Наньчан. Ранее, в конце сентября 2017 г., другая тайская авиакомпания Thai Smile приступила к перевозке пассажиров из Бангкока в Датун (пров. Шаньси)<sup>1395</sup>.

В апреле 2016 г. Главное управление гражданской авиации Китая одобрило проект создания в пров. Хубэй грузового аэропорта, который станет центральным узлом международной логистики региона Юго-Восточной Азии и будет специализироваться на грузовых перевозках. В аэропорту появятся 2 взлетно-посадочные и рулежный дорожки длиной 3,6 тыс. м и шириной 45 м, будут построены заправочные станции, перевалочные пункты, терминал площадью 15 тыс. кв. м и размещена авиабаза компании экспресс-доставки Shunfeng Express. Аэропорт будет оборудован площадкой со 153 местами для стоянки самолетов, предусматривается создание 21 места для ремонта и осмотра самолетов. В конце 2017 г. в поселке Яньцзи г. Эчжоу (пров. Хубэй) началось строительство нового аэропорта. Ожидается, что аэропорт вступит в эксплуатацию через 4 года, а к 2045 г. ежегодный грузооборот этой воздушной гавани достигнет 7,65 млн т<sup>1396</sup>.

Сегодня 80 % импортируемой Китаем нефти и более 60 % газа транспортируется через беспокойный Малаккский пролив, расположенный между Малайзией и Индонезией<sup>1397</sup>. Регион отличается политической нестабильностью, часто происходят пиратские нападения и террористические акты. В 2014 г. на юго-западном направлении завершилось строительство нефтепровода из Мьянмы в Ки-

тай с общим объемом инвестиций в 3 млрд долл. Протяженность нефтепровода по территории Мьянмы составляет 771 км, КНР — 1631 км. В 2015 г. на острове Мадай, расположенном на побережье Мьянмы, вступил в строй начальный пункт нефтепровода из Мьянмы в Китай, и был открыт порт по приемке нефти<sup>1398</sup>. В начале 2017 г. первый танкер отгрузил в нефтепровод 300 тыс. т нефти, а после выхода нефтепровода на полную мощность ежегодные объемы транспортировки нефти в КНР превысят 22 млн т<sup>1399</sup>. Строительство нефтепровода из Мьянмы позволило Китаю на 1,2 тыс. км сократить расстояние транспортировки нефти из стран Ближнего Востока и Африки, минуя Малаккский пролив<sup>1400</sup> (схема 4).

В марте 2016 г. из порта Циньчжоу (ГЧАР) был открыт новый морской маршрут в Мьянму, который соединяет эту страну с тремя китайскими портами — Циньчжоу, Бэйхай и Фанчэнган<sup>1401</sup>. По пути следования суда заходят в порты Сингапура, Малайзии и Вьетнама, а использование современных скоростных судов на этом маршруте позволяет доставлять грузы за 12 дней и сократить сроки их доставки



Схема 4. Новый маршрут транспортировки нефти в КНР через Мьянму. *Источник:* разработано автором на основе: Pipeline boosts energy security. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129\\_4461927.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129_4461927.shtml); Oil starts flowing through China-Myanmar pipeline. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content\\_40604044.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40604044.htm); Yu Lintao. Linked In The China-Myanmar pipeline is a vital artery connecting both nations. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201705/t20170513\\_800096085.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201705/t20170513_800096085.html); China, Myanmar vow to further promote ties. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/20/content\\_41914232.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/20/content_41914232.htm).



из залива Бэйбу в порт Яньгун (Мьянма) на 7 дней<sup>1402</sup>. В конце сентября 2017 г. из Чунцина был запущен железнодорожно-морской маршрут в Сингапур и страны ЮВА через порт Циньчжоу, который сокращает время транспортировки грузов на 10 дней по сравнению с транзитом через порт Шанхая. Маршрут Чунцин—ГЧАР—Сингапур дополняет маршрут Чунцин—СУАР—Европа, обеспечивая внутренним провинциям КНР доступ к ЭПШП и МШП-21 в.<sup>1403</sup>

В рамках зоны свободной торговли Китай—АСЕАН, субрегиональных экономических зон, планов создания ЭПШП и МШП-21 в.<sup>1404</sup> Китай реализует проект ЕТМ-2 (2-я Евразийская трансконтинентальная магистраль). Согласно плану, ЕТМ—2 начнется в портовых городах дельты р. Чжуцзян и пойдет на запад до пров. Юньнань и ГЧАР. Затем магистраль, стоимость строительства которой оценивается в 41 млрд долл., соединит основные города и порты Лаоса, Вьетнама, Камбоджи, Таиланда, Малайзии и Сингапура (южная часть маршрута, идея которого была разработана еще в 1960-х гг.)<sup>1405</sup>. Далее магистраль протянется через Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию и дойдет до Роттердама (Голландия)<sup>1406</sup>. Общая протяженность маршрута составит 14 тыс. км, а магистраль будет пересекать территорию 18 стран<sup>1407</sup>. Ответвление от основной трассы начнется в Турции, протянется по территории стран Ближнего Востока и закончит путь в Египте, активизируя транспортные потоки из Китая в Африку<sup>1408</sup>. Протяженность ЕТМ-2 станет на 6 тыс. км короче альтернативного морского маршрута<sup>1409</sup>.

С начала XXI в. стали стремительно развиваться торговые отношения между двумя крупнейшими мировыми центрами — Евросоюзом и динамично развивающимся АТР. В прошлом географическое положение РФ между этими двумя центрами предопределяло её существенную роль в качестве значимого звена евроазиатского грузового транзита, Россия получала значительную выгоду от использования для этой цели своей транспортной сети. Процессы дезинтеграции в постсоветский период негативно сказались и на российском транспортном комплексе. В условиях недостатка инвестиций транспортная инфраструктура РФ постепенно приходила в упадок и сегодня совершенно не способна стать значимым каналом континентальной транспортировки евроазиатских транзитных грузов. Сего-

дня практически весь объем перевозки грузов по маршруту АТР—Европа осуществляется морским флотом, преимущественно китайскими морскими компаниями, в обход России. Предложения Председателя ЦК КПК Си Цзиньпина по созданию «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21 в.», в немалой степени, были обусловлены невозможностью российским транспортным комплексом обеспечить транспортировку значительных объемов евроазиатских транзитных грузов.

В условиях падения темпов роста внешнеторгового оборота правительство КНР намерено сменить вектор экономического развития, снизить зависимость экономики от колебаний мирового рынка и перенести акцент с экспорта товаров на экспорт капитала. Основная цель создания «пояса и пути» лежит в экономической плоскости и совпадает с твердым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских прямых зарубежных инвестиций и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью.

В настоящее время Китай приступил к строительству трех континентальных маршрутов ЕТМ, которые будут пролегать южнее Транссибирской магистрали. Центральный маршрут, обеспечив прямой выход через Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран в Турцию и далее в европейские страны, позволяет Китаю оптимизировать перевозки грузов в страны Ближнего и Среднего Востока, а также страны Персидского залива. Южный маршрут посредством железной и автомобильной дорог протяженностью 2 тыс. км соединит СУАР и пакистанский порт Гвадар. В перспективе Китай рассматривает возможность подключения к этому плечу и стран «Шелкового пути БКИМ» (Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма). Для выполнения этой ключевой задачи в 2014 г. были созданы специальные финансовые институты, призванные обеспечить выполнение инициатив председателя ЦК КПК — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и фонды финансирования создания «пояса и пути». Финансирование Китаем строительства транспортных путей в странах, прилегающих к ЭПШП, стимулирует экономическое развитие самого Китая. Поставка китайского подвижного состава для

новых зарубежных магистралей (в том числе и высокоскоростных железных дорог) позволит увеличить объемы производства высокотехнологичной техники в Китае. Этот экспорт будет создавать мультипликативный эффект в сопряженных отраслях экономики, позволит обеспечить заказами многие отрасли китайской промышленности, испытывающие сегодня острый кризис перепроизводства. Строительство транспортных магистралей за рубежом позволит Китаю внедриться на новые рынки сбыта продукции, а также будет стимулировать рост объемов китайской внешней торговли. Новые транспортные маршруты активизируют экономический рост провинций Центрального и Западного Китая, которые в логистическом отношении становятся важнейшим звеном маршрута ЭПШП.

Экономические и геополитические аспекты создания ЕТМ-2 и МШП-21 в. также очевидны. Поскольку Китай является крупнейшим внешнеторговым партнером стран АСЕАН, план создания МШП 21 в., предложенный Си Цзиньпином, ориентирован на развитие транспортных связей со странами Ассоциации. Транспортные магистрали Китая через интегрированную транспортную сеть стран ЮВА будут соединяться с основными региональными портами, что позволит увеличить поток экспортных грузов по МШП-21 в. из КНР и стран ЮВА в страны АТР, Ближнего Востока и Африки. Строящиеся при финансовой помощи Китая объединенная железнодорожная сеть КНР и стран ЮВА и меридиональная паназиатская высокоскоростная железная дорога (Китай—Лаос—Вьетнам—Камбоджа—Таиланд—Малайзия—Сингапур) в будущем станут исходным пунктом 2-й ЕТМ. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЮВА, позволяют КНР развивать экономику южных провинций и автономных районов страны, а за счет увеличения объемов железнодорожных перевозок к портам ЮВА будет стимулироваться рост объемов всей внешней торговли КНР<sup>1410</sup>. Реализация проектов ЕТМ-2 и МШП-21 в. также будет активизировать экономическое развитие стран ЮВА, расположенных вдоль создаваемых маршрутов, и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях.

На фоне создания нескольких альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия—Европа российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические географические, транспортные и иные преимущества страны, которые способны автоматически гарантировать ей место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евроазиатским транзитным потоком грузов. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия растеряла большинство из этих преимуществ, либо они утратили свое определяющее значение. Стремительное превращение КНР в ключевое звено евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая, в первую очередь, связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций Северо-Востока Китая. Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к использованию железнодорожной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В дальнейшем с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетта часть транзитного грузопотока может транспортироваться по маршруту МШП-21 в. и по российскому Северному морскому пути. Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСЖД Хуньчунь—Владивосток, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и Северного морского пути, то у нее появится наиболее реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из СВК в страны АТР и Европы. ***Наличие такого ключевого азиатского партнера, как КНР, в этом стратегически важном проекте может оказаться самым ценным преимуществом.***

## Примечания

---

---

<sup>1</sup> Sino-Russia trade looks promising against headwind. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0204/c90778-8846071.html>; *Чэнь Юйчжун*. Неувядающая дружба между Китаем и Россией // Китай. 2017. № 1 (135). С. 20.

<sup>2</sup> Chinese sign mega-deals with foreign companies at the 2nd China-Russia Expo. URL: <http://e.my399.com/news/2015-10-23/2146.html>; More swap trades with Russia possible: PBOC. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-03/201302.shtml>.

<sup>3</sup> A significant milestone of China's economic diplomacy. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2016-11/10/content\\_39673917.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2016-11/10/content_39673917.htm).

<sup>4</sup> *Се Шуан*. Колоссальный потенциал местного сотрудничества // Китай. 2017. № 1 (135). С. 46.

<sup>5</sup> *Gao Qihui (China Daily)*. Harbin seeks to promote economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/15/content\\_17434407.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/15/content_17434407.htm); Border city booms with deepening China-Russia economic ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35134071.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35134071.htm).

<sup>6</sup> За первые три квартала объем торговли между пров. Хэйлунцзян и Россией увеличился на 21,3 %. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/04/content\\_41846295.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/04/content_41846295.htm).

<sup>7</sup> Major new ports group to be formed in Liaoning. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201706/15/t20170615\\_23640844.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201706/15/t20170615_23640844.shtml); *Ma Li*. Partnerships From a Fair Perspective. Northeast China grows trade ties with neighbors for regional development.. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909\\_800104352.html](http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909_800104352.html).

<sup>8</sup> По мнению специалистов Минвостокразвития РФ, достойной альтернативой внутрикитайским направлениям железнодорожных перевозок может стать транспортировка грузов через территорию Приморского края. При использовании российского маршрута протяжённость наземной доставки китайских товаров сократится до 500 км, а стоимость перевозки снизится на 20—40 % (Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017).

<sup>9</sup> Central Intelligence Agency. Country comparison: Railways. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>.

<sup>10</sup> *Zhou Xiaoyan, Wen Qing*. Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917\\_800093839.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917_800093839.html); *Zhang Xiaomin (China Daily)*. Berth of a new era as Dalian rides wave of expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/06/content\\_28811996.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/06/content_28811996.htm).

<sup>11</sup> *Tian Xuefei, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Heilongjiang sets sights on major boost to economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28222545.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28222545.htm).

<sup>12</sup> *Wu Yong, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Liaoning to set up integrated port operating platform. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/14/content\\_29736814.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/14/content_29736814.htm).

<sup>13</sup> Грузы из порта Инкоу в Москву теперь доставляются по железной дороге всего за 10 дней. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content\\_38212093.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content_38212093.htm); *Yao Yao*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content\\_27119659.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119659.htm); *Wu Yong (China Daily)*. Cargo trains put Yingkou port on track for success. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28812490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28812490.htm); *Wu Yong, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Liaoning FTZ trades on its strategic location. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28811064.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28811064.htm).

<sup>14</sup> Развитие провинций СВК базируется на принятой Госсоветом КНР в ноябре 2016 г. «Программе развития СВК в период 13-й пятилетки (2016-2020 гг.)». В принятом в марте 2015 г. постановлении ГКРП «О действиях по реализации концепции «пояса и пути» ГКРП призывает производить сопряжение стратегии развития СВК и российского Дальнего Востока на основе таких инициатив, как «Экономический пояс побережья провинции Ляонин», «Экономический пояс пров. Хэйлунцзян», «Зона международной кооперации Чанчунь—Цзилинь—Тумэньцзян» (China approves five-year plan to revive northeast. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/08/content\\_39657864.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/08/content_39657864.htm); *Sun Zhiyan, Hou Yongzhi* (Research Team on «Strategic Policies on Leading Economic Development in the State of New Normal», DRC). Regional Policies: A Strong Diver for Economic Restructuring (No.107, 2017). URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/24/content\\_34924892.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/24/content_34924892.htm); *Liu Xingguo (China Daily)*. Targeted reform can help revive northeast. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-11/08/content\\_34277095.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-11/08/content_34277095.htm)).

<sup>15</sup> China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_5.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_5.htm).

<sup>16</sup> Xinhua Insight: Cooling economy highlights need to reform China's rust belt. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-02/16/c\\_134001035.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-02/16/c_134001035.htm); China's

rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content\\_33017554.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm).

<sup>17</sup> China spends big reviving northeast. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/27/content\\_34899322.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/27/content_34899322.htm).

<sup>18</sup> В провинциях Китая найдены способы для поддержания роста ВВП на уровне 7 %. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12-/27/content\\_34903168.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12-/27/content_34903168.htm); *Wang Yanfei (China Daily)*. No retreat on reforms as growth rises. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/03/content\\_29174729.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/03/content_29174729.htm).

<sup>19</sup> Сегодня в российском законодательстве отсутствует специальный нормативно-правовой акт, регулирующий сферу приграничного сотрудничества, а общие законодательные нормы не учитывают в полном объеме специфику приграничных связей. Законодательные нормы не определяют правовой статус приграничных территорий и субъектов приграничного сотрудничества, что в значительной степени снижает эффективность потенциала приграничного сотрудничества и интеграции. Следует ускорить принятие Федерального закона № 351626-5 «Об основах приграничного сотрудничества РФ», который был одобрен Государственной думой РФ в первом чтении (30.06.2010 г.).

<sup>20</sup> Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 308.

<sup>21</sup> Проект рекомендаций парламентских слушаний комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам севера и Дальнего Востока «О государственной программе Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» от 9 июня 2014 г. URL: <http://www.komitet2-1.km.duma.gov.ru/Novosti-VI-sozyva?filter%5Bmonth%5D=7&filter%5Byear%5D=2017> (дата обращения: 20.11.2017).

<sup>22</sup> В настоящее время на границе между КНР и РФ существуют три железнодорожных КПП — Забайкальск—Маньчжоули, Гродеково—Суйфэньхэ, Махалино—Хуньчунь.

<sup>23</sup> Условно их можно считать КПП смешанного типа — в летнее время перевозки осуществляются судами по реке, в зимнее — автомобилями по льду.

<sup>24</sup> 7 переходов в Приморском крае, 2 — в Хабаровском крае, 4 — в ЕАО, 4 — в Амурской области и 6 — в Забайкальском крае.

<sup>25</sup> С середины 2015 г. до начала 2017 г. среднее время прохождения таможенных процедур в КНР при осуществлении экспортных поставок сократилось с 2,67 до 1,84 ч, а при импортных — с 29,26 до 25,44 ч. В 2017 г. Главное таможенное управление (ГТУ) КНР планирует на треть сократить время ожидания при прохождении таможенных процедур (Китай намерен на треть сократить время прохождения товарами таможни. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0104/c31518-9162447.html>).

<sup>26</sup> Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm).

<sup>27</sup> *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106\\_800084780.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html).

<sup>28</sup> В Китае открыто 73 пограничных КПП. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7708022.html>; Trade surges between Inner Mongolia, Belt and Road countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content\\_34859569.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34859569.htm).

<sup>29</sup> *Се Шуан*. Колоссальный потенциал местного сотрудничества // Китай. 2017. № 1 (135). С. 45.

<sup>30</sup> КНР граничит с 14 государствами, а протяженность сухопутной границы Китая составляет свыше 22 тыс. км. СУАР граничит с 8 странами: Монголией, Россией, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном, Пакистаном и Индией. Общая протяженность пограничной линии составляет 5699 км — самая протяженная государственная граница среди всех административных районов провинциального уровня КНР (Китай должен и дальше прокладывать транспортные пути в рамках «Одного пояса, одного пути» — IRU. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/09/content\\_40771372.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/09/content_40771372.htm)).

<sup>31</sup> Торговое сотрудничество, несмотря на сложную ситуацию на фоне замедления роста мировой экономики, постепенно восстанавливается, Китай 7 лет подряд стабильно занимает первую позицию среди торговых партнеров России. Для КНР Россия является главным экспортером сырой нефти и электроэнергетики, пятым экспортером угля. Продолжается строительство нескольких линий совместных нефтепроводов и газопроводов, развивается крупный проект добычи сжиженного природного газа на полуострове Ямал. Расширяется инвестиционное и финансовое сотрудничество — на уровне глав правительств страны создали комиссию инвестиционного сотрудничества, определили 73 проекта приоритетного экономического взаимодействия, запланированы инвестиционные проекты в размере более 10 млрд долл. В качестве третьего акционера по объему взноса Россия вошла в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, что открывает новую платформу по финансовому и инвестиционному сотрудничеству двух стран в АТР. В 2014 г. стороны подписали соглашение об обмене национальными валютами в сумме 150 млрд юаней (815 млрд руб.), постоянно совершенствуются механизмы расчетов в национальных валютах, а их масштаб непрерывно растет, объем операций трансграничных платежей увеличился практически вдвое. Центральный банк России открыл первое зарубежное представительство в Пекине, Торгово-промышленный банк Китая в Москве осуществляет клиринговые операции в юанях, в России платежи в китайской национальной валюте становятся все более и более популярными и удобными. Бурно развивается сотрудничество



на уровне регионов — создана Комиссия межправительственного сотрудничества между Северо-Восточным Китаем, Дальним Востоком и Байкальским регионом РФ, создан Совет межрегионального сотрудничества между верхним и средним течениями р. Янцзы и Приволжским федеральным округом, а географический охват сотрудничества распространяется с приграничных районов в глубину территорий двух стран.

В конце 2017 г. руководитель департамента исследований ВЦИОМ (Всероссийский центр изучения общественного мнения) С. Львов отметил, что более половины жителей России воспринимают Китай как мирового экономического лидера, с которым у России могут сложиться выгодные и тесные партнерские отношения (Граждане РФ видят в Китае экономического партнера — эксперт ВЦИОМ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1125/c31519-9296956.html>).

<sup>32</sup> Этот визит стал продолжением действительно дружеской и прагматичной традиции приоритета двустороннего взаимовыгодного сотрудничества — в 2003 г. после избрания на пост председателя КНР Ху Цзиньтао прежде всего посетил Россию.

<sup>33</sup> Специальный репортаж: с кем провел больше всего встреч Си Цзиньпин. URL [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-11/21/content\\_50065896.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-11/21/content_50065896.htm); *Sun Xingjie (China Daily)*. Stronger Sino-Russian ties help Eurasian integration. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content\\_33922181.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content_33922181.htm).

<sup>34</sup> China-Russia expo attracts 29 countries, regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-09/15/content\\_36593009.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-09/15/content_36593009.htm).

<sup>35</sup> Во время встречи в Лиме в Перу на 21-м саммите АТЭС 19 ноября 2016 г. председатель КНР заявил, что Китай и Россия должны углублять процесс продвижения зоны свободной торговли в АТР и развивать сотрудничество в рамках АТЭС, реализуя сопряжения проектов ЕАЭС и ЭПШП (China renews call for building FTAAP as economic globalization falters. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-11/20/content\\_39745443](http://www.china.org.cn/world/2016-11/20/content_39745443)).

<sup>36</sup> Во вьетнамском г. Дананг 10—11 ноября 2017 г. состоялся 25-й саммит форума АТЭС, в котором приняли участие главы государств и правительств России, Австралии, Брунея, Вьетнама, Индонезии, Канады, Китая, Республики Корея, Малайзии, Мексики, Новой Зеландии, Папуа — Новой Гвинеи, Перу, Сингапура, США, Таиланда, Филиппин, Чили и Японии, а также глава исполнительной власти Специального административного района Сянган и представитель руководителя Тайваньского правительства. Темой встречи было «Создание нового динамизма, заложение основ для общего будущего».

<sup>37</sup> Предыдущие 4 саммита АТЭС, в которых участвовал Си Цзиньпин, проходили соответственно в 2013 г. на острове Бали, в 2014 г. в Пекине, в 2015 г. в Маниле и в 2016 г. в Лиме (President Xi's footsteps and remarks at APEC meetings. URL:

[http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34369758.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34369758.htm); Li pledges joint efforts with Russia to promote regional cooperation. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content\\_50077648.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content_50077648.htm)).

<sup>38</sup> President Xi's footsteps and remarks at APEC meetings. URL: [http://www.china-daily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34369758.htm](http://www.china-daily.com.cn/world/2017-11/10/content_34369758.htm); President Xi delivers keynote speech at APEC CEO Summit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34371464\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34371464_2.htm).

<sup>39</sup> *Hu Yongqi (China Daily)*. Li, Putin envision linking EEU with Belt, Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-12/01/content\\_35147582.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-12/01/content_35147582.htm).

<sup>40</sup> Комментарий: сопряжение инициативы «пояс и путь» и ЕАЭС нуждается в ускорении и повышении эффективности. URL: [http://russian.china.org.cn/node\\_7038022.htm](http://russian.china.org.cn/node_7038022.htm) (дата обращения: 07.07.2016).

<sup>41</sup> Укрепление китайско-российского сотрудничества способствует выходу России из нынешнего трудного положения. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-01/30/content\\_34694830.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-01/30/content_34694830.htm); Xi Expects Better China-Russia Relations in 2016. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Latest\\_Headlines/201512/t20151216\\_800044813.html](http://www.bjreview.com.cn/Latest_Headlines/201512/t20151216_800044813.html); Отношения Китая и России стоят перед новыми возможностями для развития — Си Цзиньпин. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/11/content\\_50057583.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/11/content_50057583.htm).

<sup>42</sup> На национальном уровне были приняты «Стратегия экономического сотрудничества РФ и КНР», «План российско-китайского инвестиционного сотрудничества» и «Стратегия развития России в АТР в XXI в.». На региональном — были созданы советы по межрегиональному сотрудничеству районов СВА и российского Дальнего Востока, Янцзы—Волга.

<sup>43</sup> Главными приоритетами являются оборудование границ государств, предусматривающее обустройство КПП, строительство и реконструкцию приграничной инфраструктуры: железнодорожные, автомобильные, водные пункты пропуска, строительство мостов, переправ, трансграничных автомобильных магистралей. Обозначенные в Программе ключевые проекты сотрудничества в области транспорта будут реализовываться на территории обоих государств. Со стороны РФ в них будут принимать участие Иркутская, Амурская, Магаданская области, Забайкальский, Хабаровский, Приморский, Камчатский края, республика Бурятия. Проекты на территории КНР будут реализовываться в АРВМ и северо-восточных провинциях: Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин. Согласованы ключевые направления работ и конкретные проекты, обозначен перспективный план развития. По инициативе китайской стороны была создана двусторонняя комиссия для подготовки межправительственного соглашения «По сопряжению Федеральной целевой программы экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья с программой развития старых промышленных баз СВК» (*Zhao*

*Shengnan, Bao Chang (China Daily)*. «Better, deeper» China-Russia trade ties. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8208721.html>.

<sup>44</sup> Interview: Russia looking to China for economic cooperation: veteran investor. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2015-04/03/content\\_31995702.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-04/03/content_31995702.htm).

<sup>45</sup> China, Russia outline cooperation priorities, urge new type of great-power relations. URL: <http://english.people.com.cn/102774/8179928.html>; Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>; Russia—China cross-border infrastructure important for bilateral trade: Russian Far East minister. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_34265856.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34265856.htm).

<sup>46</sup> *Го Чжэньинь*. Финансовое сотрудничество: шансы и вызовы // Китай. 2017. № 1 (135). С. 42.

<sup>47</sup> *Huang Ge*. Economic cooperation with Russia to expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034169.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/10/21); *Ma Jingjing, Xie Jun*. Sino-Russia trade gets bigger, better. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077859.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/29); Li pledges joint efforts with Russia to promote regional cooperation. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content\\_50077648.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content_50077648.htm).

<sup>48</sup> Economic cooperation with Russia to grow: Commerce Minister. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034136.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/21); China to set up fund for joint projects with Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-09/08/content\\_41552569.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-09/08/content_41552569.htm).

<sup>49</sup> China-Russia trade to expand despite world economic slowdown: Chinese ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content\\_27742247.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27742247.htm).

<sup>50</sup> Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>.

<sup>51</sup> Russia-China financial cooperation to achieve new height. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-03/21/content\\_28318815.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-03/21/content_28318815.htm).

<sup>52</sup> *Ren Qi (China Daily Europe)*. China, Russia share path to prosperity. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content\\_28749454.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content_28749454.htm).

<sup>53</sup> *Cai Xiao (China Daily)*. Russia-China fund puts \$1b into deals. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/20/content\\_17519420.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/20/content_17519420.htm).

<sup>54</sup> Joint fund investing heavily in Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/12/content\\_17429277.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/12/content_17429277.htm); *Liu Xingguo (China Daily)*. Targeted reform can help revive northeast. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-11/08/content\\_34277095.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-11/08/content_34277095.htm).

<sup>55</sup> China, Russia to embrace investment growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/08/content\\_15799713.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/08/content_15799713.htm).

<sup>56</sup> Во время визита президента РФ В. Путина в Шанхай в 2014 г. было заключено соглашение о том, что РКИФ предоставит российской стороне кредит в размере 400 млн долл. на строительство железнодорожного моста Нижнеленинское—Тунцзян. В рамках ежегодного Азиатского экономического форума в Боао (март 2016 г.) российская делегация представила китайским предпринимателям 19 инвестиционных проектов, общая сумма инвестиций в которые составит 9 млрд долл. Из них Россия вложит в реализацию проектов 700 млн долл, а остальные средства она планирует привлечь в виде кредитов от РКИФ, АБИИ (Азиатский банк инфраструктурных инвестиций) и инвестиций китайских предпринимателей. Во время 21-й регулярной встречи глав правительств РФ и КНР в Санкт-Петербурге 8 ноября 2016 г. Межправительственный совет двух стран обсудил 66 инвестиционных проектов на общую сумму около 100 млрд долл., а самыми большими проектами стали высокоскоростная железная дорога (ВСЖД) Москва—Казань, а также транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» (Russia-China fund announces deals. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0521/c90778-8730293.html>; Russian Far East official expects more Chinese investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content\\_24074832.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content_24074832.htm); Li pledges joint efforts with Russia to promote regional cooperation. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content\\_50077648.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-11/30/content_50077648.htm)).

<sup>57</sup> *He Wei (China Daily)*. SOEs, Moscow fund to help develop Russia's far east. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content\\_28748187.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content_28748187.htm).

<sup>58</sup> Инфраструктурные проекты на практике увеличивают торговый оборот и инвестиции — гендиректор РФПИ. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/14/content\\_40812431.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/14/content_40812431.htm); Китайские инвесторы объявили об участии в инвестировании в комплексное развитие территории бывшего аэродрома Тушино в Москве. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/13/content\\_40807790.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/13/content_40807790.htm).

<sup>59</sup> Фонд основан в ноябре 2011 го. по инициативе президента РФ и председателя правительства РФ с целью поддержки инфраструктурных проектов ДФО.

<sup>60</sup> *He Wei (China Daily)*. SOEs, Moscow fund to help develop Russia's far east. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content\\_28748187.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content_28748187.htm).

<sup>61</sup> *Ren Qi (China Daily)*. Bank of Russia opens Beijing office. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/17/content\\_28587864.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/17/content_28587864.htm).

<sup>62</sup> Центральным событием 3-го Восточного экономического форума (ВЭФ-2017) стало пленарное заседание «Дальний Восток: создавая новую реальность» с участием президента России В. Путина и его коллег из Северо-Восточной Азии.

<sup>63</sup> *Sun Xingjie (China Daily)*. Stronger Sino-Russian ties help Eurasian integration. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content\\_33922181.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content_33922181.htm).

<sup>64</sup> China to set up fund for joint projects with Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-09/08/content\\_41552569.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-09/08/content_41552569.htm).

<sup>65</sup> China, Russia agree to further cooperation. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/02/content\\_41833473.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/02/content_41833473.htm).

<sup>66</sup> Xi stresses commitment to China-Russia relations. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/02/content\\_41830437.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/02/content_41830437.htm); China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_5.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_5.htm).

<sup>67</sup> ВСЖД «Евразия» протяженностью 9,4 тыс. км, по замыслам разработчиков из ОАО «РЖД», должна пройти от Берлина до Урумчи (КНР) через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан. Согласно ПТЭО (предварительное технико-экономическое обоснование), строительство участков Берлин—Брест и Брест—Красное запланировано на 2021—2026 гг., Красное—Москва — на 2023—2026 гг. В рамках ПТЭО анализировалось прохождение магистрали по территории стран ЕАЭС (маршрут Брест—Достык протяженностью 4851 км), была определена стоимость строительства участков Брест—Красное (0,85 трлн руб.) и Красное—Москва (0,67 трлн руб.), а стоимость немецкого и польского участков не рассматривалась. Общий предварительный объем инвестиций в прокладку ВСЖД «Евразия» оценивался на уровне 3,7 трлн руб., объем перевозки пассажиров к 2050 г. был спрогнозирован на уровне 37 млн человек, грузопоток — свыше 12,5 млн т с поэтапным ежегодным ростом до 20 млн т (российская часть). Было отмечено, что консорциум «Немецкая инициатива», объединяющий Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании, может принять участие в строительстве части ВСЖД «Евразия» на участке от Москвы до Берлина. Еще недавно «Немецкая инициатива» считалась одним из претендентов на часть проекта ВСЖД, а китайские госкорпорации рассматривались российским руководством в качестве основных подрядчиков при строительстве евразийской железнодорожной транзитной магистрали. Китай на протяжении всего 2017 г. подтверждал готовность вложить 52 млрд руб. в строительство первой фазы ВСЖД (Москва—Нижний Новгород), более 1 млрд долл. в прокладку второй очереди (Нижний Новгород—Казань), а также обеспечить заемное финансирование в объеме 400 млрд руб. за счет кредита китайского банка CDB (China Development Bank). Однако в октябре 2017 г. ОАО «РЖД» выступило с заявлением, что российская сторона не согласна с условиями предлагаемого китайской стороной кредита.

Хотя в целом проект ВСЖД «Евразия» начинает приобретать реальные черты, эксперты ОАО «РЖД» сегодня сомневаются в его перспективах. По их оцен-

кам, передача консорциуму «Немецкая инициатива» прав на строительство участка Москва—Берлин более логична, чем участка Москва—Казань, но этот проект сопряжен с рядом трудностей. В частности, возможны проблемы с получением согласования о прохождении маршрута ВСЖД по территории Польши и Белоруссии, привлечением зарубежных инвестиций в связи с введенными западными санкциями, а также обеспечением единства технологических стандартов и нормативов (либо китайских, либо немецких). Кроме того, до сих пор специалисты не смогли определить ни одного локального участка ВСЖД «Евразия», который обеспечил бы адекватные параметры с точки зрения сроков окупаемости и экономической эффективности при реалистичных ставках и сроках привлечения инвестиций (*Скорлыгина Н., Веденева А.* «Немецкую инициативу» отправили на родину. Консорциум сможет строить ВСМ «Евразия» только от Москвы до Берлина. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3481980> (дата обращения: 01.12.2017).

<sup>68</sup> China, Russia sign deals on energy, high-speed railways. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/14/content\\_18734892.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/14/content_18734892.htm); China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm); *Ma Li.* Partnerships From a Fair Perspective. Northeast China grows trade ties with neighbors for regional development. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909\\_800104352.html](http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909_800104352.html).

<sup>69</sup> China plans to build Beijing-Moscow high-speed rail. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201601/23/t20160123\\_4412604.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201601/23/t20160123_4412604.shtml).

<sup>70</sup> Белорусская сторона также планирует с помощью китайских компаний и инвестиций проложить свой участок ВСЖД до границы с Европейским союзом (ЕС) и соединить его с российским. Казахстанская сторона также ожидает решения Москвы о начале строительства своего участка ВСЖД. Изначально проект ВСЖД Москва—Казань задумывался как евразийский транзитный железнодорожный коридор, по которому также будут провозиться грузы, однако окончательное решение по возможности включения грузовых перевозок в проект высокоскоростной магистрали, по словам президента ОАО «РЖД» О. Белозёрова, будет принято в ноябре 2017 г. (Ускорение требует перестройки // Гудок. 07.06.2017).

<sup>71</sup> Стоимость ВСЖД Москва—Казань оценивается в 1,2 трлн руб., при этом ОАО «Скоростные магистрали» инвестирует 40 млрд руб., а доля ОАО «РЖД» составит 214 млрд руб. Остальные средства поступают от Фонда ЭПШП, государственных, частных и коммерческих банков. Скоростная магистраль будет строиться на условиях концессии, при этом бюджетные средства будут использованы на выкуп земельных участков, по которым пройдет магистраль.

<sup>72</sup> China, Russia cement partnership with new cooperation blueprint. URL: <http://english.people.com.cn/n/2016/1016/c90883-8794539.html>; *Sun Xingjie (China Daily).*

Stronger Sino-Russian ties help Eurasian integration. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content\\_33922181.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-10/31/content_33922181.htm).

<sup>73</sup> Нам нужны решительные преобразования. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585049> (дата обращения: 03.17.2016).

<sup>74</sup> China, Russia cement partnership with new cooperation blueprint. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/1015/c90883-8794539.html>.

<sup>75</sup> В процессе совместной работы по строительству ВСЖД в России предстоит решить немало сложных конструкторских решений. Около 150 км скоростной магистрали будет проходить по мостам и эстакадам, и ВСЖД не будет пересекаться на одном уровне с другими железнодорожными линиями и автомобильными дорогами. При прокладке ВСЖД Москва—Казань будут применяться безбалластное верхнее строение пути и разработанная для ВСЖД на основе математического моделирования контактная сеть. Вследствие разной ширины колеи китайским инженерам предстоит адаптироваться под новые стандарты, внести технологические изменения в подвижной состав и оборудование. С помощью китайской корпорации MinMetals Челябинский металлургический комбинат в 2016 г. завершил реконструкцию производственной линии, которая обеспечит производство проката и рельсов для строительства российских ВСЖД (High-speed rail part of deals worth \$10b. URL: <http://english.people.com.cn/n/2016/1014/c90883-8794178.html>; *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. Next generation capable of 400 km/h to be supplied to Russia, says expert. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content\\_28120178.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm)).

<sup>76</sup> Несколько видов продукции компании CNR прошли сертификацию соответствия ГОСТу в России и других странах СНГ и могут появиться на российском рынке. Сегодня на железных дорогах РФ уже используются высокоскоростные вагоны компании CNR и системы сигнализации китайской корпорации «Хуавэй» (Китайские высокоскоростные железные дороги попадут на российский рынок. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/18/content\\_33802206.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/18/content_33802206.htm)).

<sup>77</sup> High-speed rail part of deals worth \$10b. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201510/14/t20151014\\_3693783.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201510/14/t20151014_3693783.shtml).

<sup>78</sup> China Railway Group wins Russian high-speed project. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/13/content\\_35560245.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/13/content_35560245.htm).

<sup>79</sup> China, Russia plan bullet train joint venture. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content\\_22522338.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22522338.htm).

<sup>80</sup> Rolling stock company forges ahead in Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-05/06/content\\_35498400.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-05/06/content_35498400.htm); Конкурс на закупку поездов для ВСМ

«Москва—Казань» будет объявлен к концу 2016 г. URL: <http://tass.ru/ekonomika/1979767> (дата обращения: 22.05.2016).

<sup>81</sup> Продукция Даляньского локомотивостроительного завода корпорации CRRC получила «пропуск» на российский рынок. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/25/content\\_40359785.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/25/content_40359785.htm).

<sup>82</sup> Компания Changchun railway vehicles имеет большой опыт в области разработки высокоскоростных поездов, приспособленных для эксплуатации при низких температурах. В декабре 2012 г. на Северо-Востоке Китая была сдана в эксплуатацию ВСЖД Харбин—Далянь — первая в Китае высокоскоростная железнодорожная магистраль, где составы типа CRH380BG, разработанные компанией, эксплуатируются при температуре до  $-40^{\circ}\text{C}$ .

<sup>83</sup> *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. Next generation capable of 400 km/h to be supplied to Russia, says expert. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content\\_28120178.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm).

<sup>84</sup> Китай планирует в 2018 году завершить разработку высокоскоростного поезда, рассчитанного на российские морозы. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/18/content\\_40128972.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/18/content_40128972.htm); Ускорение требует перестройки // Гудок. 07.06.2017.

<sup>85</sup> Тесты за свой счёт. ОАО «РЖД» готово построить испытательный участок ВСМ Москва — Казань самостоятельно. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1364268&archive=2017.02.09> (дата обращения: 09.02.2017).

<sup>86</sup> 15 ноября 2017 г. в г. Чанчунь (пров. Цзилинь) в штаб-квартире компании CRRC Changchun Railway Vehicles состоялась церемония открытия совместного китайско-российского центра технологических исследований и разработок высокоскоростных железных дорог, созданного совместно с ОАО «Скоростные магистрали» и Московским государственным университетом путей сообщения (В Чанчуне состоялось открытие совместного китайско-российского центра технологических исследований и разработок высокоскоростных железных дорог. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-11/17/content\\_50062691.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-11/17/content_50062691.htm)).

<sup>87</sup> Ускорение требует перестройки // Гудок. 07.06.2017.

<sup>88</sup> До сих пор РФ и КНР не подписали серьезных и обязывающих документов по проекту ВСЖД Москва—Казань. В 2014 г. страны подписали «Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в области высокоскоростных железных дорог» и в 2016 г. — «Заявление о намерениях о сотрудничестве Китая и России в области высокоскоростных железных дорог для совместной деятельности по проекту строительства ВСЖД Москва—Казань».

<sup>89</sup> *Веденева А.* Немцы присматриваются ко всей ВСМ Москва—Казань. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3320213> (дата обращения: 17.06.2017); *Скор-*



лыгина Н., Веденева А. Магистраль Москва—Казань не набирает скорость. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3137572> (дата обращения: 17.06.2017).

<sup>90</sup> Анализ показал, что 68 % пассажиров в нашей стране едут на расстояние до 1,1 тыс. км, поэтому для них и было бы целесообразно развивать скоростное движение, тем более что при запуске таких составов, как «Ласточка» и «Стриж», динамика перевозок из Москвы в Брянск, Воронеж и Нижний Новгород растет на 10—30 % (Комраков А. Железнодорожники починят царские магистрали. Кабинет министров готовит рекордную инвестиционную программу РЖД на 1,8 трлн руб. URL: [http://www.ng.ru/economics/2017-11-16/1\\_7117\\_rzd.html](http://www.ng.ru/economics/2017-11-16/1_7117_rzd.html)).

<sup>91</sup> Комраков А. Железнодорожники починят царские магистрали. Кабинет министров готовит рекордную инвестиционную программу РЖД на 1,8 трлн руб. URL: [http://www.ng.ru/economics/2017-11-16/1\\_7117\\_rzd.html](http://www.ng.ru/economics/2017-11-16/1_7117_rzd.html).

<sup>92</sup> Китайцы построят три станции метро в Москве. URL: <https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2017/01/26/674922-kitaitsi-metro>; Ученик поможет своему наставнику: китайцы отправляются в Россию строить станции метро. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/27/content\\_40702476.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/27/content_40702476.htm).

<sup>93</sup> В Москве 8 мая 2015 г. было подписано «Рамочное соглашение о сотрудничестве по программе перспективного тяжелого вертолета между АО «Вертолеты России» и ККАК». 25 июня 2016 г. в Пекине было подписано соответствующее межправительственное соглашение, а в феврале 2017 г. глава правительства РФ Д. Медведев утвердил это соглашение. Согласно документу стороны будут сотрудничать при разработке нового тяжелого вертолета взлетной массой 38,2 т. Максимальная коммерческая нагрузка внутри кабины будет составлять 10 т, на внешней подвеске — 15 т. Максимальная крейсерская скорость — 300 км/ч, эксплуатационный потолок — 5,7 тыс. м, дальность полета — 630 км. Спрос на новый вертолет в Китае до 2040 г. может составить более 200 ед. (China, Russia reach consensus on core technologies of heavy chopper co-op. URL: <http://www.ecns.cn/2016/07-09/202088.shtml>).

<sup>94</sup> China and Russia hitting new heights. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2014-09/12/content\\_33500977.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2014-09/12/content_33500977.htm).

<sup>95</sup> 1st LD Writethru: China, Russia sign deals on energy, high-speed railways. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2014-10/14/content\\_33752773.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2014-10/14/content_33752773.htm).

<sup>96</sup> Cui Heng (China.org.cn). Sino-Russian cooperation calls for balancing interests. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-10/17/content\\_33793855\\_3.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-10/17/content_33793855_3.htm).

<sup>97</sup> Планируется, что самолет будет производиться в двух модификациях. Региональный авиалайнер будет способен выполнять полеты в пределах Азиатского региона в течение 5 ч. Магистральный авиалайнер будет совершать 14-часовые перелеты и вмещать от 200 до 300 пассажиров (Suppliers wanted for wide-body

passenger airplane. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201411/12/t20141112\\_3888489.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201411/12/t20141112_3888489.shtml); *Zhu Wenqian, Wang Ying (China Daily)*. China, Russia to develop new jet. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/28/content\\_29122280.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/28/content_29122280.htm); China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_3.htm)).

<sup>98</sup> Suppliers wanted for wide-body passenger airplane. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/12/t20161112\\_3888489.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/12/t20161112_3888489.shtml).

<sup>99</sup> Wide-body jet to be built by China, Russia in Shanghai. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/03/content\\_27258263.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/03/content_27258263.htm).

<sup>100</sup> C929 fuselage to be made in China. URL: [http://china.org.cn/business/2017-09/24/content\\_41638755.htm](http://china.org.cn/business/2017-09/24/content_41638755.htm).

<sup>101</sup> The Chinese-Russian wide-body aircraft named CR929. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1001/c90000-9276066.html>.

<sup>102</sup> В Шанхае создана китайско-российская компания по проекту широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/22/content\\_40867390.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/22/content_40867390.htm).

<sup>103</sup> *Zhu Wenqian (Chinadaily.com.cn)*. China-Russia joint venture to develop wide-body commercial jet. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/22/content\\_29443410.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/22/content_29443410.htm).

<sup>104</sup> *Zhu Wenqian, Wang Ying (China Daily)*. China, Russia to develop new jet. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/28/content\\_29122280.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/28/content_29122280.htm).

<sup>105</sup> *Баукатова А.* Российская авиация станет китайской. Шанхай скажет свое веское слово в производстве авиалайнера нового поколения. URL: [http://www.ng.ru/economics/2017-05-23/1\\_69\\_93\\_avia.html](http://www.ng.ru/economics/2017-05-23/1_69_93_avia.html); China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_3.htm).

<sup>106</sup> На юге Китая будет построен китайско-российский индустриальный парк гражданских воздушных судов. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/05/content\\_40562886.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/05/content_40562886.htm).

<sup>107</sup> Сотрудничество в отрасли автомобилестроения открывает новые горизонты межрегионального сотрудничества Китая и России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-07/31/content\\_23110167.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-07/31/content_23110167.htm).

<sup>108</sup> Глава РФПИ: Россия и Китай достигли огромных успехов в инвестиционном сотрудничестве. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/20/content\\_33818132.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/20/content_33818132.htm).

<sup>109</sup> Shaanxi Automobile steering into Russian and Central Asian markets. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/12-22/125496.shtml>.

<sup>110</sup> По итогам 2016 г. автомобильные корпорации Dongfeng и FAW по показателю объема производства и продаж автомобилей в Китае занимали 2-е и 3-е места соответственно (China's automakers FAW, Dongfeng to co-build innovation center. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/17/content\\_40309926.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/17/content_40309926.htm)).

<sup>111</sup> Дилерские сети в России растут за счет китайских автомобильных брендов. URL: [http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/11/28/n\\_6694653.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/11/28/n_6694653.shtml).

<sup>112</sup> Обзор: китайские автомобили завоевывают российский рынок. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-11/13/content\\_34038666.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-11/13/content_34038666.htm).

<sup>113</sup> Машины от производителя Changan будут выпускать в РФ. URL: <http://kurs.ru/7/10292620> (дата обращения: 23.02.2016).

<sup>114</sup> Российско-китайские проекты в 2014 г. URL: <http://ria.ru/spravka/2014109/1032440135.html>.

<sup>115</sup> Основанная в 1992 г. в Чунцине компания Lifan является одним из основных в Китае производителей автомобилей, мотоциклов и двигателей для них. На протяжении многих лет она входит в список топ-500 крупнейших предприятий КНР. В настоящее время автомобили Lifan поставляются в 70 стран и регионов мира, где расположено более 500 сбытовых центров, компания создала сборочные автозаводы в России, Азербайджане, Иране, Ираке, Уругвае, Эфиопии и Мьянме. Lifan начала осваивать российский рынок 10 лет назад, и, согласно данным Ассоциации европейского бизнеса, с 2011 г. компания 6 лет подряд занимает лидирующую позицию по объему продаж автомобилей на российском рынке.

<sup>116</sup> За десятилетие освоения «Лифань» стал самым популярным китайским автомобилем на российском рынке. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/17/content\\_40306445.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/17/content_40306445.htm).

<sup>117</sup> Компания Lifan строит в России новый завод мощностью 60 000 автомобилей в год. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-07/23/content\\_36220329\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-07/23/content_36220329_2.htm).

<sup>118</sup> Внедорожник X70 от компании Lifan выйдет на российский автомобильный рынок в начале 2018 г. Данный автомобиль оснащен 2-литровым двигателем, который выдает мощность в 141 л.с. в сочетании с 5-ступенчатой механической коробкой передач или вариатором CVT, а также исключительно передним приводом. Габариты нового кроссовера составляют 4,39 м в длину, 1,82 м в ширину, 1,72 м в высоту, а размер колесной базы — 2,61 м, а в наилучшей комплектации данное авто будет иметь круиз-контроль, кожаные кресла, панорамную крышу. Ожидается, что китайский кроссовер станет мощным конкурентом для популярного на российском рынке автомобиля Hyundai Creta (Lifan привезет в Россию «убийцу» Hyundai Creta. URL: <http://ufatime.ru/news/2017/11/12/lifan-privezet-v-rossiyu-ubijcu-hyunai-creta/>).

<sup>119</sup> Китайский завод Lifan начнет работу в Липецке летом 2017 г. URL: [http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/11/25/n\\_6683673.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/11/25/n_6683673.shtml).

<sup>120</sup> Китайский автопроизводитель Lifan предоставит москвичам тысячу автомобилей в рамках услуг каршеринга. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/12/content\\_41880222.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/12/content_41880222.htm).

<sup>121</sup> Китайские инвестиции придадут импульс ускорению трансформации экономической системы России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/28/content\\_33884795.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/28/content_33884795.htm).

<sup>122</sup> Обзор: китайские автомобили завоевывают российский рынок. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/13/content\\_34038666.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/13/content_34038666.htm); FAW to have 32 distributors in Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/01/content\\_40723466.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/01/content_40723466.htm).

<sup>123</sup> Lifan начала осваивать российский рынок 10 лет назад, и начиная с 2011 г. компания 6 лет подряд занимает лидирующую позицию по объему продаж китайских автомобилей на российском рынке. Китайский автопроизводитель Lifan предоставит москвичам 1 тыс. автомобилей в рамках услуг каршеринга. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/13/content\\_50058690.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/13/content_50058690.htm).

<sup>124</sup> За десятилетие освоения «Лифань» стал самым популярным китайским автомобилем на российском рынке. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/17/content\\_40306445.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/17/content_40306445.htm).

<sup>125</sup> Назван лидер среди китайских автомобилей в России. URL: <https://riafan.ru/675476-nazvan-lider-sredi-kitaiskih-avtomobilei-v-rossii> (дата обращения: 22.03.2017).

<sup>126</sup> Geely начинает продажи в России флагманского седана Emgrand GT. URL: <https://www.autostat.ru/news/29099/> (дата обращения: 18.02.2017).

<sup>127</sup> По предварительным данным, производство разместят на территории Всеволожского района. Головной завод GAC, основанный в 1997 г., расположен в Гуанчжоу (пров. Гуандун). Компания GAC Group является также производителем марок Toyota, Honda, Mitsubishi и Fiat, которые выпускаются на совместных предприятиях.

<sup>128</sup> Китайский GAC будет выпускать автомобили в Ленобласти. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2257905.html> (дата обращения: 04.08.2017).

<sup>129</sup> Китайское — не значит плохое: эксперты озвучили ТОП-5 самых ожидаемых в России китайских кроссоверов в 2018 г. URL: <https://inforeactor.ru/117447-kitaiskoe-ne-znachit-plokhoe-eksperty-ozvuchili-top-5-sam11740zhidaemykh-v-rossii-kitaiskikh-krossoverov-v-2018-godu>; Назвали топ-5 китайских кроссоверов в России. URL: <https://nation-news.ru/325729-nazvali-top-5-kitaiskikh-krossoverov-v-rossii>.

<sup>130</sup> Railway route to be key conduit. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/24/content\\_38525462.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/24/content_38525462.htm); Russia-China cross-border infrastructure important for bilateral trade: Russian Far East minister. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_34265856.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34265856.htm).

<sup>131</sup> China-Russia freight railway resumes service. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/03/content\\_16868637.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/03/content_16868637.htm).

<sup>132</sup> Развернутая длина Забайкальской железной дороги составляет 8216,1 км, включая 5808,5 км главных путей, 2074,5 км станционных путей и 331,1 км подъездных путей.

<sup>133</sup> Пров. Хэйлунцзян имеет с Россией общую границу протяженностью 2981 км. В 2015 г. объем торговли между пров. Хэйлунцзян и РФ составил 10,85 млрд долл., или 51,7 % от общего внешнеторгового оборота провинции и 16 % от общего товарооборота между КНР и РФ. По товарообороту с РФ пров. Хэйлунцзян заняла 2-е место среди всех административных единиц провинциального уровня КНР (Российский порт Славянка стал транзитным пунктом в перевозках товаров пров. Хэйлунцзян для внутренней торговли. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/23/content\\_39971823.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/23/content_39971823.htm)).

<sup>134</sup> Сегодня ОАО «РЖД» продолжает комплексную реконструкцию железнодорожного участка Карымская—Забайкальск (протяженность 350 км), соединяющего Транссиб с сетью железных дорог Китая, электрификацию участка Карымская—Борзя протяженностью 247,7 км, строительство вторых главных путей на ограниченном переходе Харанор—Разъезд протяженностью 83 км и реконструкцию железнодорожной подъездной инфраструктуры КПП Забайкальск. После завершения всех работ по модернизации линии в 2018 г. плотность грузового движения возрастет до 38—40 пар составов в день, а максимальная грузоподъемность составов составит 6,3 тыс. т.

<sup>135</sup> В конце декабря 2016 г. в г. Маньчжоули была введена в эксплуатацию КБЗ (комплексная беспошлинная зона), которая призвана развивать зону трансграничного экономического сотрудничества Китай—Россия—Монголия, а также повышать уровень торгово-экономического сотрудничества АРВМ с внешним миром. Она стала первой в АРВМ и 46-й КБЗ в КНР. Новая зона площадью 1,44 кв. км расположена вблизи железнодорожного КПП, а общая сумма инвестиций в ее создание составила около 410 млн долл. (Комплексная беспошлинная зона в Маньчжоули послужит развитию внешнеэкономического сотрудничества Внутренней Монголии. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/29/content\\_40008252.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/29/content_40008252.htm); Trade surges between Inner Mongolia, Belt and Road countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content\\_34859569.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34859569.htm)). В последние годы таможенные и карантинные службы КПП Маньчжоули активно взаимодействуют в упрощении процедур пограничного контроля, что позволило

значительно повысить эффективность обслуживания грузовых составов «Китайско-европейский экспресс». Пропускная способность погрузочно-разгрузочной зоны железнодорожного пункта Маньчжоули составляет 80 млн т, пропускная способность автодорожного пункта — 10 млн т (Открылся железнодорожный грузовой маршрут Маньчжоули—Москва. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content\\_41535789.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content_41535789.htm)).

<sup>136</sup> Комплексная беспошлинная зона в Маньчжоули послужит развитию внешнеэкономического сотрудничества Внутренней Монголии. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/29/content\\_40008252.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/29/content_40008252.htm); Объем сделок в зоне китайско-российской приграничной торговли в Маньчжоули за полгода достиг почти 100 млн юаней. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/17/content\\_40308274.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/17/content_40308274.htm).

<sup>137</sup> *Zhou Xiaoyan, Wen Qing*. Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917\\_8000\\_93839.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917_8000_93839.html); Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm).

<sup>138</sup> КПП Маньчжоули получил больше возможностей для развития благодаря инициативе «пояс и путь». URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/10/content\\_40786193.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/10/content_40786193.htm); «Досрочное освоение» Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/24/content\\_50069019.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/24/content_50069019.htm).

<sup>139</sup> *Ren Qi (China Daily Europe)*. China, Russia share path to prosperity. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content\\_28749454.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content_28749454.htm).

<sup>140</sup> В 2016 г. через КПП Маньчжоули прошло свыше 1000 международных грузовых составов Китай—Европа. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/30/content\\_40197716.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/30/content_40197716.htm).

<sup>141</sup> Border city booms with deepening China-Russia economic ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35134071.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35134071.htm).

<sup>142</sup> Cargo train links China's Heilongjiang with Russia. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/0228/c90778-8855248.html>.

<sup>143</sup> China opens cargo train service from central city to Russia. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/10-25/185684.shtml>.

<sup>144</sup> Количество грузовых железнодорожных маршрутов Китай—Европа через КПП Маньчжоули достигло 16. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/05/content\\_37946762.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/05/content_37946762.htm).

<sup>145</sup> Первый грузовой поезд Харбин-Россия прибыл в Екатеринбург. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/13/content\\_38011482.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/13/content_38011482.htm).

<sup>146</sup> Сегодня страны АТР проявляют интерес к экспорту в Европу грузов через китайский порт Далянь по маршруту Далянь—Харбин (по Южно-Маньчжурской железной дороге)—Маньчжоули (по Китайско-Восточной железной дороге)—Забайкальск—Чита—Екатеринбург—Санкт-Петербург (по Транссибирской магистрали)—далее до Гамбурга или Роттердама. Общая продолжительность доставки грузов по этому маршруту составляет 20 дней. Для повышения пропускной способности железной дороги Далянь—Харбин в конце 2012 г. на этом направлении была сдана в эксплуатацию высокоскоростная железнодорожная магистраль протяженностью 921 км, проходящая через все три провинции СВК — Хэйлуцзян, Цилинь и Ляонин. В 2014 г. власти провинций СВК выделили 17 млрд долл. на строительство и модернизацию железнодорожных магистралей, соединяющихся с российской железнодорожной сетью: Харбин—Маньчжоули и Харбин—Тунцзян. Эти магистрали в рамках реализации проектов ЭПШП и МШП-21 в. призваны развивать транзитные транспортные маршруты Суйфэньхэ—Маньчжоули—Забайкальск—РФ—Европа и Суйфэньхэ—морские порты ДФО РФ—страны АТР. 26 января 2016 г. был открыт континентальный железнодорожный маршрут из Даляня в Калугу через КПП Маньчжоули—Забайкальск. Грузовой поезд перевез 100 контейнеров с продукцией компании Samsung Electronics, которые прибыли в порт Далянь из ПК (Northeast rejuvenation gets policy support. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201408/20/t20140820\\_3386770.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201408/20/t20140820_3386770.shtml); Maiden rail freight service leaves Dalian with goods for Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content\\_23286495.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content_23286495.htm)).

<sup>147</sup> Открыт новый железнодорожный грузовой маршрут между Китаем и Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/27/content\\_37888224.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/27/content_37888224.htm).

<sup>148</sup> China's first refrigerated container train leaves for Moscow. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/09/t20160809\\_14643666.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/09/t20160809_14643666.shtml).

<sup>149</sup> Yao Yao. (*Chinadaily.com.cn*). Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content\\_27119624.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119624.htm).

<sup>150</sup> Грузы из порта Инкоу в Москву теперь доставляются по железной дороге всего за 10 дней. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content\\_38212093.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content_38212093.htm).

<sup>151</sup> Yao Yao. (*Chinadaily.com.cn*). Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content\\_27119624.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119624.htm).

<sup>152</sup> Wu Yong (*China Daily*). Cargo trains put Yingkou port on track for success. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28812490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28812490.htm).

<sup>153</sup> China, Russia cooperate on logistics center. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/10/content\\_27331973.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/10/content_27331973.htm).

<sup>154</sup> Maiden journey to Moscow. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-07/01/content\\_38787840\\_3.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-07/01/content_38787840_3.htm).

<sup>155</sup> В 2016 г. объем внешней торговли Иу с РФ составил более 500 млн долл. Ежедневно из Иу в Россию приходило 25 тыс. посылок, а почти половина приходилась на посылки, заказанные по электронной почте (E-commerce brings new business, opportunities to China Commodities City. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-05/07/content\\_17489392.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-05/07/content_17489392.htm); China-Europe freight train adds new route to Russia's Chelyabinsk. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-11/13/content\\_39086195.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-11/13/content_39086195.htm)).

<sup>156</sup> China-Europe freight train adds new route to Russia's Chelyabinsk. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-08/13/content\\_39086195.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-08/13/content_39086195.htm)

<sup>157</sup> Guangzhou launches China-Europe cargo train service to Russia. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828\\_15311267.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828_15311267.shtml).

<sup>158</sup> Шэньян является местом сбора товаров из различных портов КНР (Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Сямэнь, Нинбо-Чжоушань, Шанхай, Тяньцзинь, Циндао), которые поступают в Шэньян через морской порт Инкоу.

<sup>159</sup> Быстрее, чем морем. URL: <https://rg.ru/2016/10/13/reg-urfo/na-ural-pribyl-pervyj-poezd-iz-kitaia-po-novomu-shelkovomu-puti.html> (дата обращения: 13.10.2016).

<sup>160</sup> Регулярный грузовой маршрут Сиань — Москва // Китай. 2017. № 2 (136). С. 10.

<sup>161</sup> Shanxi sends first freight train to Russia. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0216/c90000-9178923.html>.

<sup>162</sup> Из провинции Шаньси вышел первый железнодорожный поезд в Европу, в Россию будет доставлена тяжелая техника. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/16/content\\_40295342.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/16/content_40295342.htm).

<sup>163</sup> В этом году между Чэнду и Москвой начнут курсировать грузовые поезда. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/20/content\\_40323820.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/20/content_40323820.htm).

<sup>164</sup> Chengdu to run 1,000 cargo trains to Europe in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t20170221\\_20365914.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t20170221_20365914.shtml).

<sup>165</sup> Новый железнодорожный маршрут свяжет китайский г. Чэнду с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/28/content\\_50074409.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/28/content_50074409.htm); Regular express freight train to link Chengdu with Russia. URL: [http://www.china.org.cn/china/2017-11/28/content\\_50074642.htm](http://www.china.org.cn/china/2017-11/28/content_50074642.htm).

<sup>166</sup> Новый маршрут Сямэнь—Москва // Китай. 2017. № 5 (139). С. 10.



<sup>167</sup> Jiangxi opens China-Europe freight train. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0601/c90000-9223007.html>.

<sup>168</sup> *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

<sup>169</sup> Церемония запуска первого двустороннего рейса между Китаем и Европой в рамках «пояса и пути» прошла в пров. Цзянси. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0602/c31518-9223566.html>.

<sup>170</sup> Открылся железнодорожный грузовой маршрут Маньчжоули—Москва. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content\\_41535789.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/05/content_41535789.htm).

<sup>171</sup> Куйбышевская железная дорога является одной из 16 филиалов-дорог ОАО «РЖД» и обслуживает регионы Среднего Поволжья. На КбшЖД экспортные грузы были отправлены в Китай в контейнерах впервые. Завод «Кроношпан Башкортостан» поставляет древесно-стружечные плиты за границу (в основном в Казахстан и другие среднеазиатские страны СНГ) в крытых вагонах повагонными отправлениями (отдельными партиями в составе грузовых поездов), *а одним из условий китайских партнеров была именно контейнерная перевозка*. Крупнейший в России оператор контейнерных перевозок «ТрансКонтейнер» предоставил заводу полный спектр услуг: контейнеры и платформы, оформление перевозочных документов, доставку груза автотранспортом, терминальную обработку на терминале компании на станции Черниковка.

<sup>172</sup> *Понов Д.* Плиты поедут в контейнерах. До конца года из Башкортостана в Китай может отправиться ускоренный поезд с древесной продукцией. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1393648&archive=2017.11.20>.

<sup>173</sup> В 2011 г. исполнилось 115 лет станции Гродеково, которая была сооружена в 1896 г. и история которой неразрывно связана с началом строительства КВЖД. Отсюда отправляются пассажирские поезда международного сообщения, в составе которых курсируют беспересадочные вагоны Владивосток—Харбин и Хабаровск—Харбин, Владивосток—Суйфэньхэ. Хотя г. Суйфэньхэ занимает всего 430 кв. км, через него проходит около 80 % внешней торговли пров. Хэйлунцзян с РФ. Город имеет очевидные географические преимущества — расположен на расстоянии в 460 км к востоку от Харбина, в 210 км к западу от Владивостока. Активно эксплуатируется ВСЖД Суйфэньхэ—Харбин, которая сократила время в пути между городами до 2 ч, построена скоростная автомобильная магистраль G 301, в 2017 г. началось строительство нового регионального аэропорта Дуннин. Город активно развивает торговые и туристические связи с приграничными территориями России — в 2016 г. китайский город посетили около 1 млн россиян, объем внешней торговли превысил 10 млрд юаней. В период с 2015 по 2018 г. из Суйфэньхэ во Владивосток было отправлено более 100 поездов, которые перевез-

ли около 9 тыс. контейнеров (China plans airport in border city near Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/12/content\\_34807282.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/12/content_34807282.htm); *Tian Xuefei, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Heilongjiang sets sights on major boost to economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28222545.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28222545.htm); Construction of new airport begins near China-Russia border. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content\\_33149629.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33149629.htm); Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>).

<sup>174</sup> В г. Суйфэньхэ на границе Китая с Россией будет построен аэропорт. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/17/content\\_39499552.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/17/content_39499552.htm).

<sup>175</sup> Border city booms with deepening China-Russia economic ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35134071.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35134071.htm).

<sup>176</sup> Harbin seeks to promote economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/15/content\\_17433625.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/15/content_17433625.htm).

<sup>177</sup> Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.11.2017).

<sup>178</sup> Heilongjiang on the road to transformation. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-01/26/content\\_40185463\\_2.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-01/26/content_40185463_2.htm).

<sup>179</sup> Сегодня специалисты в области транспорта двух стран утверждают, что увеличение количества терминалов, логистических центров и их мощности не позволяет полностью решить все задачи по удовлетворению потребностей отправителей и получателей груза. Железнодорожные перевозки способны серьёзно конкурировать с другими видами транспорта — автомобильным, морским. В частности, скорость железнодорожных перевозок сегодня растёт, сервис улучшается, в то время как разница в цене между рельсовым транспортом и, например, морским постепенно сокращается. Тем не менее, сейчас всё чаще китайские железнодорожные перевозчики рассматривают схемы доставки груза получателю с использованием мультимодальных схем, при которых груз доставляется в место назначения с помощью нескольких видов транспорта. Например, груз может быть доставлен в определённую точку, из которой развезется получателям автомобильным транспортом. Плюсы таких схем очевидны — с одной стороны, железная дорога может побороться за получение части грузов с морского транспорта, поскольку в некоторых случаях транспортировка дорогого оборудования железнодорожным контейнером может сэкономить покупателю оборудования немалые средства. С другой — кооперация с автодорожным транспортом может быть выгодна и транспортной компании, потому что позволяет ускорить доставку груза к местам получения, недоступным для железной дороги.

<sup>180</sup> На станции Суйфэньхэ завершили модернизацию грузового терминала. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/25/content\\_39563613.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/25/content_39563613.htm).

<sup>181</sup> МТК «Приморье-1» связывает приграничный китайский г. Суйфэньхэ, станцию Гродеково, Пограничный район Приморья и порты на востоке края. По этому коридору грузы из СВК кратчайшим маршрутом через российские порты на востоке Приморья экспортируются в страны АТР.

<sup>182</sup> РЖД отправили первый транзитный контейнерный поезд из КНР через переход Суйфэньхэ — Гродеково. URL: <http://zhd-perevozki-gruzov.ru/news/178/>.

<sup>183</sup> Пров. Хэйлунцзян является крупным производителем сельскохозяйственной продукции в КНР — каждый год из провинции в другие районы страны поставляется более 29 млн т кукурузы. Однако ежегодно местные власти сталкиваются с проблемами, вызванными дефицитом транспортных мощностей для вывоза сельскохозяйственной продукции в южные провинции КНР (Китайская пров. Хэйлунцзян начала поставлять сельскохозяйственную продукцию на юг страны через территорию России. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-11/30/content\\_39817384.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-11/30/content_39817384.htm)).

<sup>184</sup> Китай пробует перевозку зерновых с севера на юг транзитом через Россию. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/15/content\\_39920753.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/15/content_39920753.htm).

<sup>185</sup> Китайская пров. Хэйлунцзян начала поставлять сельскохозяйственную продукцию на юг страны через территорию России. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-11/30/content\\_39817384.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-11/30/content_39817384.htm).

<sup>186</sup> *Wang Ying (China Daily)*. Russia firm plans China cargo boost. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content\\_33148124.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33148124.htm).

<sup>187</sup> Shanghai eyes Belt and Road key role. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/12/content\\_41720482.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/12/content_41720482.htm).

<sup>188</sup> TransContainer establishes affiliated company in Shanghai. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/11/content\\_41714270.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/11/content_41714270.htm).

<sup>189</sup> Железнодорожные ветки ХЖД: Ляоян—Бэньси, Суцзятунь—Фушунь, Дашицяо—Инкоу, Цзиньчжоу—Чэньцзытун, Чжоушуйцзы—Люйшунь.

<sup>190</sup> New business link forged from historic bond. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/02/content\\_30767677.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/02/content_30767677.htm).

<sup>191</sup> *Tian Xuefei, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Heilongjiang sets sights on major boost to economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28222545.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28222545.htm); China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm).

<sup>192</sup> *Zhou Xiaoyan, Wen Qing.* Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201704/t20170417\\_800093839.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201704/t20170417_800093839.html).

<sup>193</sup> Экономическое обозрение: в северо-восточной части Китая строится новый узел, открытый для Северо-Восточной Азии. URL: [http://russian.china.org.cn/news/txt/2014-07/18/content\\_25941142.htm](http://russian.china.org.cn/news/txt/2014-07/18/content_25941142.htm); Northeast poised to rejuvenate. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201603/24/t20160324\\_9772395.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201603/24/t20160324_9772395.shtml).

<sup>194</sup> *Li Nan.* More Westbound Cross-border Trains. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106\\_800084780.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html).

<sup>195</sup> Coastal express railway opens in NE China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-12/17/content\\_37339652.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-12/17/content_37339652.htm).

<sup>196</sup> Строительство экономического пояса Шелкового пути способствует развитию инфраструктуры на Дальнем Востоке. URL: <http://russian.people.com.cn/p/2016/0127/c31518-8841909.html>.

<sup>197</sup> Железная дорога Харбин—Маньчжоули была официально введена в эксплуатацию в 1903 г. и является одной из первых, построенных в Китае железнодорожных магистралей, а протяженность железной дороги составляет 934,8 км.

<sup>198</sup> China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm); Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm).

<sup>199</sup> High-speed rail. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/906852.shtml> (дата обращения: 02.09. 2016).

<sup>200</sup> Для высокоскоростного движения по территории Приморского края ДФО необходимо построить новый путь, поскольку сейчас поезда ходят от российско-китайской границы до Уссурийска по однопутному неэлектрифицированному участку ДВЖД протяженностью 120 км. Загружен и участок Транссиба Уссурийск-Амурский залив на подходах к Владивостоку, по которому следуют грузовые поезда с углем для портов Находкинского транспортного узла. Еще в 2011 г. Дальневосточная железная дорога совместно с научным институтом «Дальгипротранс» по обращению администрации Приморского края рассматривала варианты организации скоростного пассажирского сообщения между Уссурийском и Владивостоком с созданием изолированного пути (протяжённость действующего участка, по которому осуществляется обычное движение поездов, составляет 108 км). Расчёты показали, что вложения не окупятся из-за сравнительно небольшого пассажиропотока, поэтому вопрос был отложен.

<sup>201</sup> *Wang Jun.* Taking a Fast Track. URL: [http://o53xo.mjvhezlwnfsxoltdn5wq.cmle.ru/Business/201711/t20171113\\_800109845.html](http://o53xo.mjvhezlwnfsxoltdn5wq.cmle.ru/Business/201711/t20171113_800109845.html).

<sup>202</sup> Усов П. Китайцы разогнались на Дальнем Востоке. Владивосток и Харбин может связать высокоскоростная магистраль // Гудок. 09.11.2017.

<sup>203</sup> China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_5.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_5.htm); Zhang Yue (*China Daily*). Li: China-Russia media year benefited both sides. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/02/content\\_34009334.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/02/content_34009334.htm).

<sup>204</sup> Russia-China cross-border infrastructure important for bilateral trade: Russian Far East minister. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_34265856.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34265856.htm).

<sup>205</sup> В 2016 г. по китайско-российской пограничной железной дороге Хунчунь—Махалино в Китай будет ввезено более 2 млн грузов. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/18/content\\_39733882.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/18/content_39733882.htm).

<sup>206</sup> МТК «Приморье-2» проектировался для связи портов юго-запада Приморья — (Посьет, Зарубино и Славянка) с СВК. Это позволяет быстрее доставлять грузы из северо-восточных в юго-восточные провинции КНР и в страны АТР.

<sup>207</sup> Секретариат ООН в июле 1991 г. одобрил ПРООН (Программа развития ООН), которая представляла собой региональную программу помощи странам Северо-Восточной Азии на 1992—1996 гг. Одним из четырех главных проектов этой региональной программы был проект ПРРТ (Программа по развитию района р. Туманная). Первоначальная суть проекта ПРРТ заключалась в создании МСЭЗ (Международная специальная экономическая зона), условно названной как Малый Туманган и Большой Туманган. Первый вариант охватывал территорию в 1 тыс. кв. км в виде треугольника, вершины которого упирались в порт Раджин (КНДР), г. Хунчунь (КНР) и порт Посьет (РФ). Второй вариант распространялся на территорию 10 тыс. кв. км, границы которой были расположены в треугольнике порта Чончжин (КНДР) — г. Яньцзи (КНР) — г. Владивосток (РФ). МСЭЗ вменялось две основные функции: первая была связана с формированием транзитно-транспортного узла между странами АТР и Европой, и в связи с этим особое внимание предполагалось уделить развитию транспортной инфраструктуры. Вторая функция определялась задачами создания экспортноориентированной экономики внутри МСЭЗ. В процессе реализации ПРРТ был выполнен ряд конкретных инфраструктурных проектов, открывающих оптимальные пути через порты и железные дороги Дальнего Востока РФ. Среди них — *международный пассажирский маршрут* из Сокчо (РК) в Хунчунь (КНР) через российский порт Зарубино, *грузовой маршрут* из Акиты (Япония) до Хунчуна через российский порт Посьет. В сентябре 2005 г. страны-участницы Программы приняли решение продлить срок действия ПРРТ и изменить ее название на РТИ (*Расширенная Туманганская инициатива*). Руководящим органом РТИ является Консультативная комиссия, которая собирается ежегодно, а страны-участницы представлены за-

местителями министров профильных министерств. Решения принимаются Комиссией на основе консенсуса. Основными направлениями сотрудничества в рамках РТИ являются: упрощение процедур торговли; создание и развитие транспортной инфраструктуры на основе активного привлечения иностранных инвестиций; организация транзитных грузовых и пассажирских перевозок в регионе; развитие региональных торговых и научно-технических связей; включение территорий Расширенного Туманганского региона в сферу внешнеэкономических связей Азиатско-Тихоокеанского региона; реализация исследований, проектов для повышения квалификации в области транспорта и энергетики. Сегодня в состав РТИ входят 4 государства — Россия, Китай, Республика Корея, Монголия (Япония периодически принимает участие в проводимых в рамках РТИ мероприятиях в качестве наблюдателя. 5 мая 2009 г. КНДР объявила о прекращении участия в РТИ в связи с принятием Советом Безопасности ООН актов, ущемляющих суверенитет КНДР). 29 июня 2017 г. в Москве состоялась 17-я сессия Консультативной комиссии РТИ. В ходе сессии были подведены итоги российского председательства в РТИ в период 2016—2017 гг. Ключевыми достижениями российского председательства являются подписание Меморандума о взаимопонимании между АО «Объединенная зерновая компания» и Ассоциацией экспортно-импортных банков Северо-Восточной Азии (от России в Ассоциации принимает участие ВЭБ (Внешэкономбанк), принятие «дорожной карты» по реализации проекта строительства зернового терминала в порту Зарубино (Хасанский район Приморского края). Итоговым документом сессии стала Московская декларация, а председательство в Консультативной комиссии РТИ 29 июня 2017 г. в порядке ротации перешло к Монголии. (Changchun Agreement of the member Countries of the Greater Tumen Initiative. September 2, 2005. Changchun .China (pp. 1-3); Ulaanbaatar Declaration. The 10th Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. 24 March 2009. Ulaanbaatar. Mongolia (p. 1—2); Changchun Declaration. The 11th Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. September 1, 2010. Changchun. China (p. 1—4); *Костюнина Г.М., Баронов В.И.* Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая) // Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. С. 170; *Холоша М.В. Гулидов П.В.* Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. С. 178—179; *Arin O., Aliyev R.* Integration of Russian Far East into East Asia's Economy // The Korea Times. November. 13. 2015; *Алексей Груздев:* Расширенная Туманганская инициатива предоставляет уникальные возможности для создания транспортных коридоров в Северо-Восточной Азии. URL: [http://economy.gov.ru/minec/about/st\\_gucture/depeurope/2017290611](http://economy.gov.ru/minec/about/st_gucture/depeurope/2017290611); Расширенная Туманганская инициатива (РТИ). Минэкономразвития России. URL: [http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreignEconomicActivity/economic\\_organization/russiaun/rti/](http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreignEconomicActivity/economic_organization/russiaun/rti/) (дата обращения: 28.11.2017).

<sup>208</sup> China, Russia share much to expand economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content\\_29559079.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content_29559079.htm).

<sup>209</sup> Железнодорожному контрольно-пропускному пункту между Россией и Китаем в Хуньчуне положено хорошее начало в Новом году. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/09/content\\_40063596.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/09/content_40063596.htm); В 2016 году по китайско-российской железной дороге Хуньчунь — Махалино в Китай ввезено более 2 млн т грузов. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/03/content\\_40215622.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/03/content_40215622.htm).

<sup>210</sup> В конце 2016 г. правительство РФ утвердило концепцию развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», которая предусматривает включение Махалино в перечень специализированных пунктов пропуска для ввоза определённого перечня товаров на территорию РФ. Было отмечено, что увеличение объёмов грузоперевозок через погранпереход Махалино—Хуньчунь необходимо интегрировать с развитием инфраструктуры КПП. Сегодня разрабатывается проект по созданию инфраструктуры терминалов и складов на передаточной станции Камышовая с целью расширения номенклатуры транзитных грузов через КПП. Планируется расширение автомобильного перехода Краскино—Хуньчунь, являющегося одним из главных звеньев МТК «Приморье-2», и подходов к нему (Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты. URL: [http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362\\_712&archive=20](http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362_712&archive=20) (дата обращения: 26.01.2017).

<sup>211</sup> Two Koreas, Russia launch tripartite cooperation on transport project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2014-12/01/content\\_19004735.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2014-12/01/content_19004735.htm).

<sup>212</sup> ROK says DPRK to diversify diplomatic relations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-11/18/content\\_18931712.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-11/18/content_18931712.htm).

<sup>213</sup> Южнокорейская компания Korea Rail Network намерена завершить строительство железной дороги между городами Пхохан и Самчхок. С 2019 г. вдоль восточного побережья РК станут возможны железнодорожные перевозки с юга РК (порт Пусан) до Каннына (КНДР). После полного восстановления железнодорожного движения на территории КНДР по маршруту Раджин—Чхончжин—Хамхын—Ковон—Вонсан—Косон будет создан восточный маршрут Транскорейской железнодорожной магистрали, которая через Транссибирскую магистраль может обеспечить перевозку транзитных грузов из стран АТР в Европу.

<sup>214</sup> Железнодорожный мост через р. Амур будет сдан в эксплуатацию в июне 2018 года — глава Фонда развития Дальнего Востока. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/14/content\\_40811037.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/14/content_40811037.htm).

<sup>215</sup> China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_4.htm).

<sup>216</sup> Китайская сторона инвестировала 2,64 млрд юаней (431 млн долл.) в строительство моста и подъездных путей общей протяженностью 31,62 км, а вклад российской стороны превысит 500 млн долл. Прогнозируемый объем грузооборота после ввода моста в эксплуатацию составит 21 млн т в год и увеличится в дальнейшем до 30 млн т, благодаря чему бюджет ЕАО ежегодно будет получать 4,5—5 млрд руб. Для реализации проекта в полном объеме, помимо строительства моста, необходимы реконструкция и электрификация железнодорожной линии Биробиджан—Ленинское протяженностью 120 км. Мостовой переход станет основой нового транспортного коридора и обеспечит возможность транзита контейнерных грузов из северо-восточных провинций Китая через российские порты Дальнего Востока в страны ЮВА. Кроме этого, он станет коридором транспортировки в Китай минерального сырья, добываемого в Хинганском и Амуро-Буреинском горнопромышленных центрах. Формирующийся в Приамурье горно-металлургический кластер, по прогнозам, к 2020 г. будет ежегодно поставлять в Китай до 40 млн т железорудного сырья и другой продукции.

<sup>217</sup> China-Russia rail bridge on right track. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/07/content\\_28121507.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/07/content_28121507.htm).

<sup>218</sup> China-Russia railway bridge nears completion. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/17/content\\_38473356.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/17/content_38473356.htm).

<sup>219</sup> Скорость, с которой в Китае строят мосты, поражает. 30 октября 2016 г. было открыто движение по самому длинному в пров. Хэйлуцзян автомобильно-железнодорожному мосту через р. Сунхуацзян (Сунгари). Это первый современный мост двойного назначения для отличающегося суровыми морозами региона КНР. Новый мост через реку Сунхуацзян находится между Восточным вокзалом Харбина и вокзалом Синьсунпу и является частью железнодорожной линии Харбин—Бэйань. *Его строительство началось в апреле 2014 г. (одновременно с началом строительства моста Нижнеленинское—Тунцзян). Протяженность моста составляет 4171 м, длина его главного пролета 1268 м, ширина моста — 30 м.* Железнодорожная линия Харбин—Бэйань, связывающая города Суйхуа, Бэйань, Цзямусы и другие города на севере пров. Хэйлуцзян, используется для транспортировки угля, добытого на территории городов Шуаньяшань и Хэган, а также зерновых, выращенных на равнине трех рек — Сунхуацзян, Хэйлуцзян (Амур) и Усулицзян (Уссури).

<sup>220</sup> Мост Нижнеленинское—Тунцзян должен быть сдан к июню 2018 г. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0207/c31518-9174945-2.html>; Строительство железнодорожного моста на российско-китайской границе в пров. Хэйлуцзян. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/28/content\\_40711730.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/28/content_40711730.htm).

<sup>221</sup> Крупнейшей железнодорожной линией Монголии является Трансмонгольская магистраль Улан-Батор—Замын-Ууд протяженностью 1111 км. Строи-



тельство этой магистрали сократило протяженность железнодорожного пути из стран Европы в Центральную Азию на 1025 км. От этой магистрали в различные направления отходят несколько железнодорожных веток: Дархан—Шарын-Гол (63 км), Хонхор—Налайх (13,7 км), Салхит—Эрдэнэт (164 км), Багахангай—Баганур (94 км), Айрак—Бор-Ундур (60 км), Сайншанд—Дзунбаян (50 км), Толгойт—Сонгино (20 км).

В 1949 г. в рамках соглашения о сотрудничестве между МНР и СССР завершилось строительство железнодорожной линии Наушки—Улан-Батор протяженностью 400 км и было подписано Соглашение о создании акционерного общества УБЖД (АО «Улан-Баторская железная дорога») с равными долями участников в уставном капитале с российской и монгольской стороны. На основании Постановления Правительства РФ (30.07.2004 г., № 397) Федеральное агентство железнодорожного транспорта осуществляло от имени РФ полномочия акционера советско-монгольского АО «Улан-Баторская железная дорога», с Монгольской стороны полномочия акционера осуществляет Министерство дорог, транспорта и туризма, а в 2009 г. российский пакет акций предприятия был передан в управление ОАО «РЖД». На долю АО УБЖД приходится порядка 80 % всего внутреннего грузооборота и до 100 % экспортно-импортных железнодорожных перевозок.

В первом полугодии 2017 г. в сообщении Россия—Монголия и Монголия—Россия по железной дороге перевезено 750 и 107 тыс. т грузов соответственно (Сотников К. Документы впереди локомотива. Россия, Китай и Монголия упростили процедуры передачи грузовых вагонов при внешнеторговых перевозках // Гудок. 10.11.2017).

<sup>222</sup> В 2017 г. ежедневно на КПП обслуживались не менее 10 грузовых составов из Монголии. Введение системы «зеленого коридора» для экспортных и импортных грузов позволило сократить на 5 ч время ожидания при пересечении КПП контейнерными поездами по маршруту Китай—Европа, на котором Эрэн-Хото занимает значимое место. С начала 2017 г. через КПП Эрэн-Хото было отправлено более 500 составов из КНР в страны Европы — этот поток в 3,6 раз превысил количество грузовых поездов, проследовавших в Европу в 2016 г. (Грузооборот через крупнейший КПП на китайско-монгольской границе впервые преодолел отметку в 10 млн т. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/23/content\\_50068023.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/23/content_50068023.htm)).

<sup>223</sup> Yao Jing (*China Daily*). President promotes economic upgrade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisitmongolia/2016-08/23/content\\_18473253.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisitmongolia/2016-08/23/content_18473253.htm); Грузооборот через крупнейший КПП на китайско-монгольской границе впервые преодолел отметку в 10 млн т. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/23/content\\_50068023.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/23/content_50068023.htm).

<sup>224</sup> До последнего времени организацию движения поездов на КПП Наушки (РФ)—Улан-Батор (Монголия) обеспечивало АО УБЖД. Согласно российско-монгольскому межправительственному соглашению с 1 января 2018 г. обеспечивать организацию движения будет ОАО «РЖД» локомотивами Центральной дирекции тяги, а для ускорения обработки контейнерных поездов с УБЖД достигнута договорённость о передаче натуральных листов по факту отправления поезда со станции Дархан в Монголии, расположенной на расстоянии около 100 км от границы с Китаем. Благодаря этому в рамках предварительного информирования во время движения поезда будет возможность заблаговременно обработать и передать документы в таможенную.

<sup>225</sup> China-Mongolia-Russia train route completes trial. URL: <http://www.ecns.cn/cns-wire/2016/03-18/54653.shtml>.

<sup>226</sup> *Дондоков З.Б., Борисов Г.О., Намжилова В.О.* Россия—Монголия—Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 97; China expands economic corridor with Mongolia, Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-07/13/content\\_26076253.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-07/13/content_26076253.htm).

<sup>227</sup> *Сотников К.* Документы впереди локомотива. Россия, Китай и Монголия упростили процедуры передачи грузовых вагонов при внешнеторговых перевозках // Гудок. 10.11.2017.

<sup>228</sup> В 2016 г. по двум маршрутам, которые соединяют Китай и Европу через Монголию, было отправлено более 70 поездов. Они следовали по маршрутам Чжэнчжоу (пров. Хэнань)—Чэнду (пров. Сычуань)—РФ—Европа. Ежемесячно из КНР в европейском направлении отправлялось 7—8 поездов, в Китай из Европы — 3—5 составов. В 2017 г. количество грузовых поездов по этим направлениям увеличится и превысит 100 составов. В октябре 2016 г. через КПП Эрэн-Хото прошел первый грузовой поезд из Чанша (пров. Хунань) в Гамбург, который перевез более 370 т товаров общей стоимостью около 1,55 млн долл. Протяженность маршрута составляет 11 305 км, время в пути — 9 дней. За пределами Китая маршрут проходил через Монголию, Россию, Белоруссию, Польшу и Германию (New cargo train service to link China, Europe. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/09/content\\_38207709.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/09/content_38207709.htm); Через КПП Эрэн-Хото прошел первый в этом году грузовой поезд, следующий из г. Чанша в Европу. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/20/content\\_39529036.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/20/content_39529036.htm)).

<sup>229</sup> Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/08/content\\_28843059.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm); *Hu Weijia.* China's B&R initiative opportunity for bilateral rail cooperation with Mongolia. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041591.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/10).

<sup>230</sup> В сентябре 2017 г. мэрия г. Эрэн-Хото и китайская корпорация MGC (China 22MCC Group Corp. Ltd.) подписали соглашение о создании первой ЗТЭС

(зона трансграничного экономического сотрудничества) между Китаем и Монголией, где предстоит развивать приграничную логистику, электронную коммерцию, туризм и финансовые услуги. ЗТЭС расположена на китайско-монгольской границе, ее общая площадь составляет 18 кв. км (по 9 кв. км с каждой стороны). Часть ЗТЭС, находящаяся на территории КНР, относится к г. Эрэн-Хото, а часть ЗТЭС, находящаяся на территории Монголии, принадлежит г. Дзамын-Удэ. Сегодня на китайской территории ЗТЭС уже выполнены работы по дорожному строительству и установке ограды. Согласно соглашению, корпорация MGS взяла на себя работы по строительству дорог, подземной сети трубопроводов общей протяженностью свыше 4 км, стандартных производственных корпусов и административных зданий. Совокупные инвестиции в сооружение инфраструктурных объектов в китайской части ЗТЭС составят 824 млн юаней, а строительные работы должны быть выполнены за 2 года.

<sup>231</sup> China to step up ties with neighbors. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content\\_2475979.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content_2475979.htm).

<sup>232</sup> В 2016 г. президент Казахстана Нурсултан Назарбаев присутствовал на саммите «Группы 20» в Ханчжоу, в ходе которого КНР и Казахстан подписали план сотрудничества по сопряжению казахстанской экономической программы «Светлый путь» и китайской инициативы «ЭПШП».

<sup>233</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL <http://en.people.cn/n/n3/2016/1008/c90883-9123760.html>; Китайско-российские отношения в 2016 г. // Китай. 2017. № 1 (135). С. 23.

<sup>234</sup> В 2012 г. общий объем грузовых перевозок автомобильным транспортом между РФ и КНР составил 1,57 млн т, в 2013 г. — 1,64, в 2014 г. — 1,7, в 2015 г. — 2, в 2016 г. — 2,2 млн т.

<sup>235</sup> *Ишаев В.И.* Регион надежды // Россия в АТР. 2014. № 3 (24). С. 11.

<sup>236</sup> Tourists visit Sino-Russian border gate in Manzhouli. [http://en.ce.cn/main/photo-news/201207/04/t20120704\\_23459759.shtml](http://en.ce.cn/main/photo-news/201207/04/t20120704_23459759.shtml).

<sup>237</sup> Отмечен значительный рост торговли между северо-восточным китайским городом Хунчунь и Россией. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8127619.html>.

<sup>238</sup> China builds on border trade. URL: [http://www.china.org.cn/china/NPC\\_CRPCC\\_2017/2017-03/04/content\\_28119332\\_3.htm](http://www.china.org.cn/china/NPC_CRPCC_2017/2017-03/04/content_28119332_3.htm).

<sup>239</sup> 8 июня 2017 г. в уезде Лобэй была официально введена в эксплуатацию зона китайско-российской приграничной торговли. КПП Лобэй расположен в северной части пров. Хэйлуцзян и граничит с российским поселком Амурзет — административным центром Октябрьского района ЕАО.

<sup>240</sup> Китайские эксперты призывают как можно скорее создать прямой торговый переход через границу Синьцзяна с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-02/15/content\\_34831918.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-02/15/content_34831918.htm).

<sup>241</sup> *Mei Xinyu*. China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/8).

<sup>242</sup> Китай делает акцент на сотрудничестве с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/01/content\\_38160779.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/01/content_38160779.htm).

<sup>243</sup> China's largest land port to expand capacity. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-23/204021.shtml>; Russia-China cross-border infrastructure important for bilateral trade: Russian Far East minister. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_34265856.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34265856.htm).

<sup>244</sup> China to coordinate transcontinental trade initiatives with Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-12/16/content\\_37326308.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-12/16/content_37326308.htm).

<sup>245</sup> Russia's growing China connection. URL: <http://www.ecns.cn/voices/2015/10-13/138057.shtml>.

<sup>246</sup> Largest land port expands. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/975637.shtml> дата обращения: 17.10.2017); Border city booms with deepening China-Russia economic ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35134071.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35134071.htm).

<sup>247</sup> КПП Дуннин начинает работать в 12-часовом режиме 7 дней в неделю. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/23/content\\_39549058.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/23/content_39549058.htm).

<sup>248</sup> Проезд через КПП Хуньчунь-Краскино на китайско-российской границе открыт и для легковых служебных автомобилей. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-11/28/content\\_34181511.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-11/28/content_34181511.htm).

<sup>249</sup> *Wang Zhen*. China-Russia highway transportation paves new trade route. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2016-12/02/content\\_19007610.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2016-12/02/content_19007610.htm).

<sup>250</sup> В конце 2017 г. продолжались российско-китайские переговоры о введении в действие безвизового режима для российских и китайских граждан, который даст возможность совершать трансграничные поездки на автомобиле между городами Благовещенск и Хэйхэ (расстояние между городами, которые разделены р. Амур, составляет всего 750 м). Министр РФ по развитию Дальнего Востока А. Галушка заявлял, что вопросы открытия автотуризма между Благовещенском и Хэйхэ и упрощения прохождения таможи уже включены в программу российского правительства по развитию Дальнего Востока (Приграничные «города-близнецы» Китая и России ведут переговоры по открытию безвизового автотуризма. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/14/content\\_50059596.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/14/content_50059596.htm)).

<sup>251</sup> В 1990-х гг. объемы грузооборота на пограничном переходе Благовещенск—Хэйхэ были сопоставимы с объемами грузооборота на КПП Забайкальск—Маньчжоули и Гродеково—Суйфэнхэ. Однако, вследствие отсутствия моста через р. Амур, с начала XXI в. транзитный грузооборот через КПП Хэйхэ стал заметно уступать ведущим пограничным переходам на российско-китайской границе. Сегодня разница в объемах пропуска внешнеторговых грузов между КПП Благовещенск—Хэйхэ и другими сухопутными пунктами пропуска еще более увеличилась. Создание новой постоянно действующей транспортной связи изначально задумывалось на территории Амурской области еще в 1995 г., когда правительства РФ и КНР подписали соглашение о совместном строительстве моста через р. Амур между Благовещенском и Хэйхэ. Однако в силу недостатка финансовых средств и нерешенности вопроса с инвесторами реализация проекта тогда не началась.

<sup>252</sup> Годовой обзор: в 2016 г. китайско-российские отношения дружбы и сотрудничества уверенными шагами продвигались вперед. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/11/content\\_40078486\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/11/content_40078486_2.htm).

<sup>253</sup> Россия обгоняет Китай в строительстве трансграничного моста через Амур. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/20/content\\_40475338.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/20/content_40475338.htm).

<sup>254</sup> Технично-экономическое обоснование проекта уже утверждено, а расходы российской стороны на масштабный проект соизмеримы с расходами китайских партнеров. По вопросу налогообложения в правительстве РФ прорабатывается порядок возмещения суммы налога на добавленную стоимость. При реализации проекта строительства моста предусмотрено авансирование российских подрядных организаций для приобретения строительных материалов, а взаимодействие при финансировании будет осуществляться через Газпромбанк. На конец 2017 г. российские и китайские инвесторы вложили в проект в общей сложности более 300 млн юаней (китайская сторона — 175 млн, российская — 140 млн юаней) (Китай и Россия направили на строительство первого автомобильного моста между двумя странами в общей сложности уже свыше 300 млн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/11/18/c31518-9294275.html>; В пограничном китайском г. Хэйхэ создается «золотая» опора на «Ледяном Шелковом пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content\\_50065686.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content_50065686.htm)).

<sup>255</sup> Highway bridge linking N China, Russia to start construction. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content\\_27746376.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27746376.htm); China, Russia to build cross-border passenger cableway. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/15/content\\_41894983.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/15/content_41894983.htm); Китай и Россия направили на строительство первого автомобильного моста между двумя странами в общей сложности уже свыше 300 млн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/11/18/c31518-9294275.html>.

<sup>256</sup> Начинается строительство автомаоста, соединяющего Северо-Восточный Китай с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/22/content\\_39966351.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/22/content_39966351.htm).

<sup>257</sup> China's rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content\\_33017554.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm); В пограничном китайском г. Хэйхэ создается «золотая» опора на «Ледяном Шелковом пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content\\_50065686.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content_50065686.htm).

<sup>258</sup> Highway bridge to link China, Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/24/content\\_39978318.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/24/content_39978318.htm).

<sup>259</sup> В теплое время года между Хэйхэ и Благовещенском курсируют теплоходы, а в межсезонье — 16 судов на воздушной подушке. Для перевозки пассажиров через р. Амур судно на воздушной подушке требуется всего 5 мин., каждое судно вмещает 60 человек. До момента введения в эксплуатацию моста Нижнеленинское—Тунцзян между двумя городами действует сезонная понтонная автомобильная переправа. Двусторонняя переправа состоит из 35 понтонов и 2 съездов шириной 6 м. Ширина переправы составляет 9 м с 2 полосами для движения автомобилей, а каждый из понтонов может удерживаться на плаву с нагрузкой в 100 т. Ежедневно понтонный мост способен обеспечить пропуск 3 тыс. человек и позволяет продлить зимой перевозку грузов автотранспортом до 135 дней вместо 70 дней по зимнику, когда лед становится достаточно толстым для проезда грузовиков. Параллельно с мостом были построены подъездная эстакада длиной 260 м, здания служб совместной инспекции площадью 5 тыс. кв. м (Seasonal floating bridge opens on China-Russia border. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/19/t20161119\\_17945825.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/19/t20161119_17945825.shtml); Hovercraft set for China-Russia border transport. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/14/content\\_39701840.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/14/content_39701840.htm)).

<sup>260</sup> Объем импорта зерна через КПП между Китаем и Россией достиг 200 тыс. т. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/17/content\\_40121656.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/17/content_40121656.htm).

<sup>261</sup> Юй Чжочао. Китайско-монгольские отношения переживают лучший период за всю историю // Россия и Китай. 2016. № 15. С. 26.

<sup>262</sup> Zhang Min. (*Chinadaily.com.cn*). New Tianjin road cuts transportation time, cost to Mongolia, Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/28/content\\_26922236.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/28/content_26922236.htm).

<sup>263</sup> В конце ноября 2017 г. полномочный представитель президента РФ в ДФО РФ Ю. Трутнев рассказал о недостатках в расходовании бюджетных средств на развитие аэропортов в регионе, когда большая часть предназначенных для реконструкции или строительства аэропортов на Дальнем Востоке средств направляется на другие статьи расходов из-за долгих согласований. По его словам, «Минтранс докладывает, что они делают все возможное в рамках сегодняш-

него финансирования, однако это не так. В 2013 г. в рамках Федеральной целевой программы было выделено на развитие аэропортового хозяйства 106,1 млрд руб., из которых более 64 млрд руб. просто пропали» (Полпред президента в ДФО сообщил о срыве сроков развития аэропортов в регионе. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3481192> (дата обращения: 29.11. 2017).

<sup>264</sup> China Air Transport and Airport Industry Report, 2013-2016. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report/2014/6810.html>.

<sup>265</sup> News Analysis: Chinese president's Russia visit yields concrete results. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2013-03/25/content\\_28343613.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2013-03/25/content_28343613.htm).

<sup>266</sup> В г. Суйфэньхэ на границе Китая с Россией будет построен аэропорт. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/17/content\\_39499552.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/17/content_39499552.htm).

<sup>267</sup> В торгово-экономическом сотрудничестве Китая и России ожидается новый бум — китайские эксперты. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8182189.html>.

<sup>268</sup> Харбин выделил субсидии для поддержки развития авиагрузовых перевозок с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-04/22/content\\_28620217.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-04/22/content_28620217.htm).

<sup>269</sup> *Gao Qihui (China Daily)*. Harbin seeks to promote economic ties with Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/15/content\\_17434407.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/15/content_17434407.htm).

<sup>270</sup> По первой китайско-российской авиалинии электронной торговли перевезены товары на сумму более 200 млн долл. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1126/c31518-8814438.html>.

<sup>271</sup> Провинция Хэйлунцзян воспользуется стратегией «пояс и путь», чтобы подтолкнуть торговлю и экономику между Китаем и Россией к модернизации и вывести на новый уровень. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/08/content\\_37966311.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/08/content_37966311.htm).

<sup>272</sup> Открыт регулярный рейс Харбин — Санкт-Петербург. URL: [http://russian.people.com.cn/economy/201604/20/t20160420\\_2381513.shtml](http://russian.people.com.cn/economy/201604/20/t20160420_2381513.shtml).

<sup>273</sup> «Воздушный шелковый путь» — китайско-российский воздушный коридор для грузоперевозок. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-04/12/content\\_28524281.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-04/12/content_28524281.htm).

<sup>274</sup> China builds on border trade. URL: [http://www.china.org.cn/china/NPC\\_CPPCC\\_2013/2013-03/04/content\\_28119332\\_3.htm](http://www.china.org.cn/china/NPC_CPPCC_2013/2013-03/04/content_28119332_3.htm).

<sup>275</sup> *Zhu Wenqian, Tian Xuefei (China Daily)*. Heilongjiang airline set to take off. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content\\_28160389.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content_28160389.htm).

<sup>276</sup> Рост чартерных грузовых авиаперевозок свидетельствует о буме китайско-российской электронной торговли. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1129/c31518-9298566.html>.

<sup>277</sup> China's Hainan Airlines launches Beijing-Yekaterinburg flights. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/1011/c90778-8793513.html>.

<sup>278</sup> Для полетов используется самолет Sukhoi Superjet 100, в котором пассажирам предоставляется 85 мест эконом-класса и 8 мест бизнес-класса.

<sup>279</sup> Sukhoi Superjet 100 совершил первый рейс из Хабаровска в Китай. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0413/c31519-9043620.html>.

<sup>280</sup> Открыт регулярный рейс Харбин—Санкт-Петербург. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/19/content\\_38281087.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/19/content_38281087.htm).

<sup>281</sup> Direct flight to connect Harbin, Vladivostok. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/11/t201705\\_11\\_22716864.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/11/t201705_11_22716864.shtml).

<sup>282</sup> Ожидается открытие авиасообщения Иркутск—Шанхай. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0406/c31518-9040835.html>.

<sup>283</sup> Лайнер А-330 авиакомпании Tianjin Airlines будет выполнять рейс Тяньцзинь—Москва. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-04/07/content\\_38188653.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-04/07/content_38188653.htm).

<sup>284</sup> China Southern Airlines и China Eastern Airlines признаны одними из самых динамично развивающихся авиакомпаний на рынке Санкт-Петербурга. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0126/c31518-9171910.html>.

<sup>285</sup> Открыт прямой авиарейс Чанша—Москва. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-04/07/content\\_40578003.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-04/07/content_40578003.htm).

<sup>286</sup> Открыт прямой авиарейс Чунцин—Москва. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-06/07/content\\_40981682.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-06/07/content_40981682.htm).

<sup>287</sup> Тяньцзиньская авиакомпания откроет прямые рейсы из Тяньцзиня и Чунцина в Москву. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/04/content\\_40740049.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/04/content_40740049.htm).

<sup>288</sup> Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm).

<sup>289</sup> В 2017 г. из аэропорта Шереметьево воздушные суда Аэрофлота ежедневно совершали 2 рейса в Пекин, 2 — в Шанхай и 1 рейс в Сянган. В Гуанчжоу совершалось 11 рейсов в неделю (*Zhao Tingting (Chinadaily)*). China one of top markets: Aeroflot. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28012756.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28012756.htm)).



<sup>290</sup> Urumqi Air set to take off with New Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/08-29/132103.shtml>; Hainan to build all-in transport system. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/24/content\\_40495409.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/24/content_40495409.htm).

<sup>291</sup> Urumqi airport sees record number of travelers. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2016-12/29/content\\_27815479.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2016-12/29/content_27815479.htm).

<sup>292</sup> New Xinjiang airport to open 1st regular civilian route. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/968108.shtml> (дата обращения: 12.02.2016).

<sup>293</sup> Xinjiang to build 9 new airports in 2017. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/16/content\\_27966521.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/16/content_27966521.htm).

<sup>294</sup> Xinjiang to offer sightseeing flights. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201703/30/t20170330\\_21578385.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201703/30/t20170330_21578385.shtml).

<sup>295</sup> В Синьцзяне в 2017 г. будет построено 9 новых аэропортов. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/16/content\\_40113028.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/16/content_40113028.htm); В Синьцзяне построят новый аэропорт URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/17/content\\_41046485.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/17/content_41046485.htm).

<sup>296</sup> Russia's growing China connection. URL: <http://www.ecns.cn/voices/2016/10-13/138057.shtml>.

<sup>297</sup> China Southern launches direct Beijing-Urumqi-Istanbul flight. URL: <http://english.people.com.cn/90882/7653347.html>; China Southern Airlines и China Eastern Airlines признаны одними из самых динамично развивающихся авиакомпаний на рынке Санкт-Петербурга. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0126/c31518-9171910.html>.

<sup>298</sup> Xinjiang establishes first airline. URL: [http://www.china.org.cn/china/2016-12/29/content\\_33373083.htm](http://www.china.org.cn/china/2016-12/29/content_33373083.htm); «Китайские южные авиалинии» откроют больше рейсов, связывающих синьцзянские города с внешним миром. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/03/content\\_40550766.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/03/content_40550766.htm).

<sup>299</sup> Construction of new airport begins near China-Russia border. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content\\_33149629.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33149629.htm); Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>.

<sup>300</sup> В пограничном китайском г. Хэйхэ создается «золотая» опора на «Ледяном Шелковом пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content\\_50065686.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content_50065686.htm).

<sup>301</sup> Urumqi Air set to take off with New Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/08-29/132103.shtml>.

<sup>302</sup> Inner Mongolia opens two new international air routes. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-08/13/content\\_39085062.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-08/13/content_39085062.htm); Trade surges between Inner

Mongolia, Belt and Road countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content\\_34859569.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34859569.htm).

<sup>303</sup> China plans airport in border city near Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/12/content\\_34807282.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/12/content_34807282.htm).

<sup>304</sup> Airport of border city to be operational in 2019. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201602/22/t2016\\_0222\\_4633934.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201602/22/t2016_0222_4633934.shtml).

<sup>305</sup> Между КПП на границе Китая и Монголии и на границе Китая и России открылся авиарейс. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/03/content\\_40957336.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/03/content_40957336.htm).

<sup>306</sup> Владивостокский порт является одним из крупнейших портов Дальнего Востока, осуществляющий круглогодичную навигацию и активно сотрудничающий со странами АТР. Порт Восточный представляет собой межрегиональный транспортный узел, расположенный в 20 км от г. Находки, являющийся конечной точкой Транссибирской железнодорожной магистрали. Этот самый глубоководный морской порт на Дальнем Востоке способен принимать суда с осадкой до 16 м, а контейнерный терминал является один из крупнейших в РФ. Порт способен осуществлять круглогодичную навигацию, а в периоды ледостава в бухте суда проводятся в акваторию порта с помощью буксиров. Порт Восточный в качестве международного транспортного узла имеет больше перспектив в отношении развития кооперации с портами СВК, СВА и ЮВА по сравнению с портом Владивостока. Порт Владивостока ограничен городской инфраструктурой и не имеет возможности пространственного развития. Портовыми мощностями узла Ванино—Советская Гавань владеют структуры «Мечела», которые не пускают никого из конкурентов в контролируемые им порты Ванино и Посыет. Их интересует только экспорт угля — из всего объема перегружаемых в порту Ванино грузов около 80 % приходится на уголь. Поэтому, участие Ванино в международных транзитных перевозках сегодня исключается.

<sup>307</sup> Российский порт Славянка на юге Приморского края стал новым транзитным пунктом трансграничных перевозок товаров пров. Хэйлунцзян, предназначенных для внутренней торговли. Согласно 81-му циркуляру Главного таможенного управления КНР от 2016 г. («Об увеличении числа портов трансграничной транспортировки грузов пров. Хэйлунцзян для внутренней торговли») в список транзитных пунктов наряду со Славянкой входят российские порты Владивосток, Восточный и Находка. Помимо российских портов в этот список входят еще 7 китайских портов, в том числе: Наньша, Яньтянь, Шэкоу, Фучжоу, Чжаньцзян, Сямэнь и Тайцан (Российский порт Славянка стал транзитным пунктом в перевозках товаров пров. Хэйлунцзян для внутренней торговли. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/23/content\\_39971823.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/23/content_39971823.htm)).

<sup>308</sup> Li Keqiang pushes Northeast China's development. URL: [http://europe.china.daily.com.cn/china/2015-08/22/content\\_18468404.htm](http://europe.china.daily.com.cn/china/2015-08/22/content_18468404.htm).

<sup>309</sup> *Jiang Feng, Tang Zhenjiang (People's Daily Online)*. DPRK launches railway remodeling project with help of Russia. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/1022/c90777-8798379.html>.

<sup>310</sup> Регулярное грузопассажирское сообщение открыто между российским Владивостоком и северокорейским Раджином. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0518/c31519-9217464.html>.

<sup>311</sup> Первые туристы из КНР прибыли во Владивосток по новому регулярно-му маршруту Раджин—Владивосток. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0525/c31519-9220568.html>.

<sup>312</sup> В 2016 г. объем торговли КНР с 5 странами СВА (РФ, Япония, Республика Корея, КНДР и Монголия) составил 16,4 % объема всего внешнеторгового оборота Китая, или 605,9 млрд долл., а общий объем прямых зарубежных инвестиций этих стран в КНР равнялся 7,85 млрд долл. (*Ma Li*. Partnerships From a Fair Perspective. Northeast China grows trade ties with neighbors for regional development. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909\\_800104352.html](http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909_800104352.html)).

<sup>313</sup> Движение по линии морских перевозок Китай—Россия—ПК будет возобновлено 19 марта 2013 г. URL: <http://russian.people.com.cn/31520/8161422.html> (дата обращения: 12.05.2014).

<sup>314</sup> КПП Хуньчунь: строительство коридора приносит заметные результаты, пограничная торговля с Россией увеличивается с каждым днем. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-07/07/content\\_29345679.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-07/07/content_29345679.htm).

<sup>315</sup> Shipping firms open first container route to Russia. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-12/29/content\\_11772609.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-12/29/content_11772609.htm).

<sup>316</sup> Открыт новый канал наземно-морских международных смешанных перевозок. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0413/c31518-9044036.html>.

<sup>317</sup> В регулярном порядке начала работать сухопутно-морская линия, соединяющая Китай, Россию и ПК. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0401/c31518-9038907.html>; Грузовые перевозки по маршруту Китай—Россия—ПК будут осуществляться регулярно. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/19/content\\_38280508.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/19/content_38280508.htm).

<sup>318</sup> China-Russia-China cargo service opens in NE China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content\\_40608205.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40608205.htm).

<sup>319</sup> Запуск российско-китайского морского транспортного коридора Восточный — Тайшан выгоден для обеих стран. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/29/content\\_40717190.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/29/content_40717190.htm).

<sup>320</sup> Interview: China-Russia economic ties forging ahead. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-06/25/content\\_38744726.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-06/25/content_38744726.htm); *Се Шуан*. Колоссальный потенциал местного сотрудничества // Китай. 2017. № 1 (135). С. 44.

<sup>321</sup> Китайская компания примет участие в создании порта в Архангельске. URL: <https://ria.ru/east/20161019/1479553662.html>.

<sup>322</sup> Mainland moves to use more natural gas. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content\\_27740569.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27740569.htm).

<sup>323</sup> *Du Juan (China Daily)*. Gas deal with Russia offers longer-term security. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/23/content\\_17535304\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/23/content_17535304_2.htm).

<sup>324</sup> *УЯнь, Цюй Сун*. Большой газ // Китай. 2017. № 9 (143). С. 30.

<sup>325</sup> Russia's Gazprom to start supplying gas to China in 2019. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/16/content\\_28581640.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/16/content_28581640.htm).

<sup>326</sup> *Ding Ying*. A Gas Bond. Energy cooperation will serve as a new link between China and Russia. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-05/19/content\\_619401\\_2.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-05/19/content_619401_2.htm).

<sup>327</sup> В мае 2017 г. глава «Газпрома» А. Миллер заявил, что газопровод «Сила Сибири», по которому газ будет поступать в Китай, строится с опережением графика. Он отметил, что подготовлена трасса на расстоянии более 1,8 тыс. км, построено более 740 км газопровода и 1 тыс. км труб сварено в нитку.

<sup>328</sup> *Mei Xinyu*. China Steps on the Gas. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-06/03/content\\_622134.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-06/03/content_622134.htm).

<sup>329</sup> China, Russia ink long-awaited gas deal. URL: [http://www.china.org.cn/business/2014-05/22/content\\_32457824.htm](http://www.china.org.cn/business/2014-05/22/content_32457824.htm).

<sup>330</sup> «Газпром» до конца года планирует подписать условия поставки газа в КНР. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4250301> (дата обращения: 14.05.2017); *Zheng Xin, Zhou Huiying, Tian Xuefei (China Daily)*. New pipeline to boost energy diversification. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content\\_31927029.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content_31927029.htm).

<sup>331</sup> Провинция Цзилинь ускорит реализацию китайско-российского проекта строительства газопровода по восточному маршруту. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-10/29/content\\_33902704.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-10/29/content_33902704.htm).

<sup>332</sup> China approves plan for Sino-Russia pipeline. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/1009/c90778-8792442.html>; *УЯнь, Цюй Сун*. Большой газ // Китай. № 09 (143), 2017. С. 31.

<sup>333</sup> В пограничном китайском городе Хэйхэ создается «золотая» опора на «Ледяном Шелковом пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content\\_50065686.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/21/content_50065686.htm).

<sup>334</sup> Building goes smoothly on China-Russia gas pipeline. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/03/content\\_41838868.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/03/content_41838868.htm).

<sup>335</sup> Завершена проходка первой нитки подводного тоннеля для восточного маршрута китайско- российский газопровода. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/02/content\\_41836301.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/02/content_41836301.htm).

<sup>336</sup> *Zheng Xin, Zhou Huiying, Tian Xuefei (China Daily)*. New pipeline to boost energy diversification. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content\\_31927029.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content_31927029.htm).

<sup>337</sup> Дружба по-пекински. РФ и КНР откроют новый газовый коридор. URL: <http://www.rg.ru/2015/11/09/koridor-site.html>.

<sup>338</sup> Китайские эксперты призывают как можно скорее создать прямой торговый переход через границу Синьцзяна с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2015-02/15/content\\_34831918.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2015-02/15/content_34831918.htm); *Zheng Xin, Zhou Huiying, Tian Xuefei (Chinadaily.com.cn)*. Crude oil to flow in China-Russia partnership. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content\\_31902512.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content_31902512.htm).

<sup>339</sup> Second natural gas pipeline to link Russia, China. URL: [http://en.ce.cn/Industries/Energy&Mining/201606/09/t20160609\\_2944090.shtml](http://en.ce.cn/Industries/Energy&Mining/201606/09/t20160609_2944090.shtml).

<sup>340</sup> Комментарий: Активные шаги РФ предоставят возможность дальнейшего расширения китайско-российского энергетического сотрудничества. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/05/content\\_34953650.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/05/content_34953650.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. Natural gas pipeline to boost stocks. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content\\_34100825.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content_34100825.htm).

<sup>341</sup> China, Russia ink big energy deals. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/1110/c90883-807098.html>.

<sup>342</sup> China, Russia commit to brighter energy cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/975466.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/23).

<sup>343</sup> Китай призывает Россию расширить энергетическое сотрудничество — вице-премьер Госсовета. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0216/c31521-9178466.html>; Сахалинский газ меняет ориентацию. «Газпром» опять предложил его Китаю // Коммерсант. 14.05.2017; China, Russia share much to expand economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content\\_29559079.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content_29559079.htm).

<sup>344</sup> Проект «Ямал СПГ» расположен на полуострове Ямал и является крупнейшим в мире проектом по освоению, сжижению, транспортировке и продаже природного газа с проектным объемом производства 28 млрд куб. м газа в год.

<sup>345</sup> China's Silk Road Fund to buy into Russian LNG project. URL: <http://en.people.com.cn/n/2016/1222/c90000-8992762.html>; China-Russia economic ties enhan-

ced by trade and big projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393_3.htm).

<sup>346</sup> China and Russia cooperate on liquefied natural gas project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content\\_22478672.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content_22478672.htm).

<sup>347</sup> To Russia with energetic love. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/23/content\\_40160507.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/23/content_40160507.htm).

<sup>348</sup> Russia to increase use of ruble, yuan in trade with China: Putin. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/11/11/c90000-8807627.html>.

<sup>349</sup> Нарастающий эффект трубопроводной дипломатии. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2482091?isSearch=True> (дата обращения: 20.09.2016); *Zheng Xin, Zhou Huiying, Tian Xuefei (Chinadaily.com.cn)*. Crude oil to flow in China-Russia partnership. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content\\_31902512.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content_31902512.htm).

<sup>350</sup> Через погранпереход Маньчжоули начался регулярный импорт СУГ из России. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/21/content\\_40332012.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/21/content_40332012.htm).

<sup>351</sup> Российская автоцистерна со сжиженным нефтегазом впервые пересекла китайскую границу через КПП Дуннин. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/28/content\\_32800161.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/28/content_32800161.htm).

<sup>352</sup> «Китайско-российский Шелковый путь замерзшей реки» — канал поставок нефтяного газа из России в Китай. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/26/content\\_37881939.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/26/content_37881939.htm).

<sup>353</sup> China-Russia oil pipeline records 30m tons in delivery. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/02/content\\_16075633.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/02/content_16075633.htm).

<sup>354</sup> China, Russia oil pipeline starts operation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2011-01/01/content\\_11791739.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/dalian/2011-01/01/content_11791739.htm).

<sup>355</sup> China, Russia seal a host of energy deals. URL: [http://en.ce.cn/subject/exclusive/201610/23/t20161023\\_1654453.shtml](http://en.ce.cn/subject/exclusive/201610/23/t20161023_1654453.shtml).

<sup>356</sup> «Роснефть» планирует поставлять в Китай дополнительно 5 млн т нефти. URL: [http://ria.ru/east\\_economy/20151110/1032484412.html](http://ria.ru/east_economy/20151110/1032484412.html); *Zheng Xin (China Daily)*. CEFC deepens oil ties with Russia Rosneft deal. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content\\_31880490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content_31880490.htm).

<sup>357</sup> China-Russia oil pipeline delivers 100 mln tonnes. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-05/20/content\\_29430106.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-05/20/content_29430106.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. Natural gas pipeline to boost stocks. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content\\_34100825.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content_34100825.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. Pipeline to boost crude imports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content\\_34506290.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content_34506290.htm).

<sup>358</sup> Полностью завершилось строительство второй ветки китайско-российского нефтепровода. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1113/c31518-9292059-2.html>.

<sup>359</sup> *Zheng Xin (China Daily)*. UDM shows China is backing Russian energy industry. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/23/content\\_29453340.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/23/content_29453340.htm).

<sup>360</sup> *Huang Ge*. Economic cooperation with Russia to expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034169.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/21).

<sup>361</sup> Из Казахстана с транзитом. «Роснефть» увеличит поставки в Китай. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3187360> (дата обращения: 17.11.2016).

<sup>362</sup> Согласно транзитной схеме поставок нефти через территорию Казахстана «Роснефть» поставляет свои нефтепродукты на Павлодарский НПЗ, а Казахстан взамен экспортирует свою нефть в Китай по нефтепроводу Арытау—Алашанькоу (СУАР) протяженностью 2,8 тыс. км, что позволяет «Роснефти» экономить на транспортных тарифах (Объем поставок нефти по нефтепроводу Китай—Казахстан в этом году превысил 10 млн т. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/03/content\\_41841055.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/03/content_41841055.htm)): *Zheng Xin (China Daily)*. Pipeline to boost crude imports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content\\_34506290.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content_34506290.htm). К примеру, транспортный тариф для дочерней компании «Роснефти» «Уватнефтегаза» при поставках нефти от Уватских месторождений в Тюменской области в КНР через Казахстан в 2016 г. составлял 2,08 тыс. руб./т, тогда как от месторождений «Верхнечонскнефтегаза» до порта Козьмино — 2,37 тыс. руб./т, а от Ванкорского нефтегазового месторождения «Уватнефтегаза» в Тюмени до границы КНР — 2,47 тыс. руб./т (Rosneft sells 20 % of huge field to Beijing Gas. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/10/t20161110\\_17671129.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/10/t20161110_17671129.shtml)).

<sup>363</sup> «Роснефть» увеличит поставки нефти в Китай через Казахстан. URL: <https://ria.ru/economy/20170109/1485338180.html>; *Zheng Xin (China Daily)*. B&R Forum fuels energy deals. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content\\_29375979.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29375979.htm).

<sup>364</sup> *Zheng Xin (China Daily)*. CNPC willing to take part in more ventures. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content\\_28029531.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content_28029531.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. CEFC deepens oil ties with Russia Rosneft deal. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content\\_31880490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/12/content_31880490.htm).

<sup>365</sup> В 2015 г. 10 % в компании «Сибур» получила китайская нефтехимическая корпорация Sinopec.

<sup>366</sup> Сотрудничество России и Китая в 2016 году: время подвести итоги. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/22/content\\_39964502.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/22/content_39964502.htm); China's rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content\\_33017554.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm).

<sup>367</sup> Rosneft sells 20 % of huge field to Beijing Gas. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/10/t20161110\\_17671129.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/10/t20161110_17671129.shtml).

<sup>368</sup> «Роснефть» намерена увеличить поставки нефти в КНР до 70 млн т. URL: [https://www.gazeta.ru/business/news/2017/01/09/n\\_9539933.shtml](https://www.gazeta.ru/business/news/2017/01/09/n_9539933.shtml).

<sup>369</sup> ЕАЭС — Евразийский экономический союз, ШОС — Шанхайская организация сотрудничества, АТЭС — Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (форум 21 страны Азиатско-Тихоокеанского региона, проводимый в целях укрепления сотрудничества в области региональной торговли и облегчения и либерализации инвестиций), АСЕАН — Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, GMSEZ — The Greater Mekong Subregional Economic Zone (Субрегиональная экономическая зона «Большой Меконг»).

<sup>370</sup> МТК «Приморье-1»: порты Находка, Восточный—Суйфэньхэ—Харбин—Маньчжоули—Забайкальск—Транссиб; МТК «Приморье-2»: порты КНДР—порты Приморского края (Посъет, Зарубино, Славянка)—Чанчунь—Транссиб; МТК «Далянь»: Далянь—Харбин—Хэйхэ—Благовещенск—Транссиб; МТК «Тяньцзинь»: Тяньцзинь—Пекин—Эрэн-Хото—Улан-Батор—Транссиб; *Евразийская транспортный коридор*: порт Ляньюньган—Сюйчжоу—Чжэнчжоу—Сиань—Ланьчжоу—Урумчи—Усу—Алашанькоу—Достык (Казахстан)—РФ—Белоруссии—страны Европы; «*Западный транскорейский коридор*»: Пусан—Сеул—Пхеньян—Синийджу—Шэньян—Харбин—Транссиб; «*Восточный транскорейский коридор*»: Пусан—Раджин—Сонбон—Хасан—Транссиб; *Коридор Транссибирской магистрали*: Страны Европы—Транссиб—дальневосточные порты РФ—страны АТР; *Коридор северного широтного хода*: БАМ—порты Ванино/Советская Гавань—страны АТР, страны Европы; *Сахалинский коридор*: Япония—остров Сахалин—Комсомольск-на-Амуре—БАМ—Транссиб.

<sup>371</sup> При пересечении границы КНР и Казахстана поезда обеспечиваются вооруженной автоматами охраной, что вызвано необходимостью предотвращения случаев хищения грузов при прохождении составов по пустынным казахстанским степям (*Цзун Хэ*. Вызовы и шансы на железнодорожных рельсах // Китай. Декабрь 2013. № 12 (98). С. 58).

<sup>372</sup> Experts Warn of Overcapacity Crisis in China's Ports. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201607/t20160714\\_800062361.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201607/t20160714_800062361.html); *Zheng Xin, Zhang Min (China Daily)*. Tianjin port applies brakes to coal truck transport. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28218363.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28218363.htm).

<sup>373</sup> Pirate attacks off Somalia coast drop: maritime watchdog. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2015-10/29/content\\_33910518.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-10/29/content_33910518.htm).

<sup>374</sup> Экономические отношения РФ и КНР базируются преимущественно на взаимной торговле, и в этом смысле позиции России как равного партнера в экономическом диалоге довольно слабые, поскольку РФ в значительной степени за-



висит от китайского импорта, который в некоторых федеральных округах доходит до половины всего регионального импорта. Также сегодня восточный сосед рассматривается Россией в качестве региона увеличения экспортных поставок углеводородов, источник кредитов и прямых зарубежных инвестиций, а такая позиция ставит РФ в заранее в невыигрышный и подчиненный статус в экономических взаимоотношениях с КНР. Взаимная торговля весьма зыбкий фундамент взаимоотношений не только между отдельными государствами, но и в масштабах мирового рынка, так как торговые отношения любого уровня подвержены негативным последствиям региональных и мирового финансовых кризисов. Внешнеторговые отношения могут пострадать и от смены вектора экономического развития — например, Китай сегодня в большей мере опирается на развитие внутреннего потребления, нежели на форсирование международной торговли. Именно поэтому развитие совместных крупных инфраструктурных проектов на территории России, опирающихся на привлечение прямых зарубежных инвестиций (не только китайских, но и других стран АТР), продуцирующих значительные мультипликативный эффект в национальных экономиках, может создать прочный фундамент взаимовыгодных экономических (включая и внешне-торговых) региональных отношений.

<sup>375</sup> На сегодняшний день железнодорожная инфраструктура Дальнего Востока РФ недостаточно развита — плотность железнодорожных путей ДФО РФ составляет 5 км на 1 тыс. кв. км и в 4 раза меньше, чем в европейской части РФ (22 км на 1 тыс. кв. км) (*Карнаух М.* Инфраструктурная конкуренция. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585054> (дата обращения 24.06.2016).

<sup>376</sup> В 2017 г. российская железнодорожная монополия столкнется с дефицитом финансирования своих инвестиционных программ на 85,6 млрд руб. Бюджет планирует сократить финансирование проектов государственного значения на 65,3 млрд руб. Это неизбежно отодвинет во времени работы по расширению Транссиба и БАМа, ставит под вопрос запланированные работы по началу строительства ВСЖД Москва—Казань.

<sup>377</sup> В «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.» даже не определены основные нерешенные организационные, технические и экономические параметры для увеличения объема грузоперевозок по Транссибу между АТР и ЕС. Для пересечения всей территории РФ за 11—14 дней предлагается увеличение скорости грузовых поездов до 1 тыс. км/сутки, т.е. практически в 5 раз. Однако отсутствует ответ, каким образом будет достигнута подобная скорость.

<sup>378</sup> Ситуация на российских железных дорогах близка к критической и приближается момент, когда отдельные полигоны сети уже не смогут пропустить дополнительный грузопоток вследствие достижения предела пропускных и провоз-

ных способностей. По различным оценкам, коллапс железнодорожной сети может наступить уже через 2—4 года. Это значит, что железнодорожный транспорт не сможет вывести все предъявляемые к перевозке грузы и станет ограничителем развития экономики (*Саакян Ю., Савчук В.* Железнодорожный транспорт: проблемы и решения // *Экономист.* 2012. № 3. С. 50).

<sup>379</sup> Подобная картина складывается и в других дальневосточных портах. За 5 месяцев 2015 г. в Находке было обработано около 3,6 млн т грузов. Однако из общего объема 2 млн т составила перевалка угля и 1,5 млн т — обработка продукции из черных металлов (Артем разведет контейнеры по сухому. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2494425> (дата обращения: 17.07.2015).

<sup>380</sup> Суммарная погрузка экспортных грузов, заявленная клиентами к перевозке в адрес железнодорожных станций ДВЖД, прежде всего припортовых, составила в июне 2017 г. около 5,5 тыс. вагонов в сутки, что более чем на 1 тыс. вагонов превысило фактическую обрабатывающую способность портов. Ситуацию осложняли масштабные работы по ремонту пути, которые ограничивали пропускную способность некоторых участков ДВЖД и приводили к осложнению эксплуатационной обстановки, скоплению «брошенных» поездов и финансовым потерям из-за возможной просрочки доставки грузов. Особо тяжелое положение сложилось на участке Транссиба Архара—Хабаровск (108,3 км), где в течение нескольких лет движение было затруднено из-за реконструкции тоннелей Малого Хингана. Сегодня это наиболее грузонапряжённое направление магистрали — отсюда грузопоток распределяется в адрес морских портов Хабаровского края и Приморья (*Усов П.* Портовый дисбаланс. Планы погрузки в адрес морских терминалов превышают их перерабатывающую способность // *Гудок.* 05.06.2017).

<sup>381</sup> *Саакян Ю., Савчук В.* Железнодорожный транспорт: проблемы и решения // *Экономист.* 2014. № 3. С. 24.

<sup>382</sup> *Пасмурцев В.* Владимир Якунин поручил ДВЖД активнее работать с иностранцами и портами. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2410427?isSearch=True> (дата обращения: 12.02.2016).

<sup>383</sup> Jointly open up new vistas for Asia's development. URL: [http://www.china-daily.com.cn/cndy/2015-04/12/content\\_17429088.htm](http://www.china-daily.com.cn/cndy/2015-04/12/content_17429088.htm).

<sup>384</sup> *Huang Ge.* China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

<sup>385</sup> Сегодня грузовой контейнер, отправленный из Муданьцзяна в Шанхай через порт Далянь, доставляется за 90 ч при стоимости транспортировки в 1,2 тыс. долл. Расстояние до порта Владивосток в три раза короче, чем до порта Далянь, однако срок доставки увеличивается до 220 ч, а стоимость транспортировки вырастает на 10—15 %. Основная причина увеличения времени транспор-

тировки заключается в длительности оформления грузов на российской на таможне, которое занимает не менее 100 ч.

<sup>386</sup> *Shi Xiaofeng, Yan Yiqi (Chinadaily)*. Ambition to be dynamic ship and rail hub. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/regional/2015-11/06/content\\_18879735.htm](http://www.chinadaily.com.cn/regional/2015-11/06/content_18879735.htm).

<sup>387</sup> *Слипенчук М.В.* Транспортная платформа евразийской экономической интеграции // Экономические стратегии. 2013. № 5. С. 17.

<sup>388</sup> China seeks better economic ties with Eurasia. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/09-03/79511.shtml>.

<sup>389</sup> Повышение конкурентоспособности железных дорог напрямую связано с организацией тяжеловесного движения — использование вагонов с повышенной осевой нагрузкой формирует технологическую эффективность в отрасли, которая выражается в высвобождении пропускной способности направлений сети и, как следствие, даёт возможность осуществления дополнительных перевозок массовых грузов. На железнодорожном транспорте КНР используются составы с повышенной нагрузкой на ось в 30 т (2-е место в мире после США, где курсируют составы с нагрузкой в 44 т (*Mei Xinyu*. China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 3.8.2017). Сегодня в России максимальная нагрузка на ось эксплуатируемого на сети подвижного состава составляет 25 т — в основном они включены в составы поездов, курсирующих на направлении Кузбасс—Дальний Восток (Силовой подход // Гудок. 16.06.2017).

<sup>390</sup> *Wang Jun*. Taking a Fast Track. URL: [http://o53xo.mjvhezlwnfsxoltdn5wq.cmle.ru/Business/201711/t\\_20171113\\_800109845.html](http://o53xo.mjvhezlwnfsxoltdn5wq.cmle.ru/Business/201711/t_20171113_800109845.html).

<sup>391</sup> Сегодня ОАО «РЖД» заявляет о продолжающемся ухудшении структуры перевозок, настаивая на индексации тарифов в 2018 г. для компенсации потерь, которые, по оценке ОАО «РЖД», в целом за 2016—2017 гг. составили 79 млрд руб. и продолжают расти. В конце 2017 г. ОАО «РЖД» представило в ФАС РФ тарифную заявку на 2018 г. (аналогичные заявки в ФАС от монополии с просьбой повысить тариф направляются уже третий год подряд), предусматривающую индексацию грузовых железнодорожных тарифов на 8 %. Следует заметить, что уровень инфляции в РФ остается на рекордно низком уровне — менее 3 %, и завышенные «антирыночные» ставки тарифов ОАО «РЖД», формирующиеся на «антирыночных условиях», стимулируют рост инфляции. Логистическая составляющая в цене товаров колеблется от 5 до 50 %, при этом *железнодорожные перевозки являются основным способом транспортировки не только внутрироссийских, но и международных транзитных грузов*. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте в России превышает 45 %, а если исключить из статистики трубопроводы, то доля ОАО «РЖД» составляет почти 90 %. Таким образом, рост тарифов на железнодорожные перевозки напрямую влияет не только на себе-

стоимость продукции практически всех отраслей экономики РФ, но и на стоимость транзитных перевозок. Кроме того, для железнодорожной отрасли существует ряд целевых надбавок, например, с 2017 г. с грузоотправителей взимается дополнительно 2 % от тарифа на капитальный ремонт путевого хозяйства. Ранее правительство РФ (в рамках принятия долгосрочной программы развития отрасли) предлагало индексировать железнодорожные тарифы исходя из правила «инфляция минус», однако в последние годы этот подход не соблюдается. Стремление железнодорожной монополии к индексации грузовых (транзитных) тарифов на уровне существенно выше инфляции может являться следствием низкой эффективности управления в компании, когда снижение операционных издержек производится не за счет оптимизации перевозочного процесса, а путем роста тарифов для грузоотправителей. При этом в 2017 г. размер кредитного портфеля ОАО «РЖД» достиг 1,2 трлн руб., в результате чего соотношение «чистый долг/ЕВТДА» выросло до 3,0, что считается предельным уровнем закредитованности отрасли. Продолжение реализации подобного сценария означает лишь новые запросы в ФАС РФ о возможности повышения тарифов, новый виток финансовой нагрузки на грузоотправителей (в том числе и иностранных), либо очередные просьбы о дополнительных субсидиях со стороны госбюджета.

По имеющейся информации «Независимой газеты», Минтранс РФ активно поддерживает ОАО «РЖД» в вопросе индексации тарифов, а позиция Минэкономразвития и ФАС по вопросам повышения ставки тарифов является более сдержанной и реалистичной. Такая позиция в очередной раз демонстрирует отсутствие у Минтранса РФ объективной оценки макроэкономических последствий принимаемых решений (включая и негативные последствия для развития евразийского транзита), неспособность противостоять отраслевому лоббизму ОАО «РЖД» и подтверждает справедливость негативной оценки деятельности руководства министерства, данной президентом страны (*Барсуков В.* Промышленность положат на рельсы. Тарифные аппетиты РЖД могут дорого обойтись российской экономике // Независимая газета. 15.11.2017; *Скорлыгина Н.* ОАО «РЖД» пропишут новые скидки. URL: [https://www.kommersant.ru/doc/3448599?from=doc\\_vrez](https://www.kommersant.ru/doc/3448599?from=doc_vrez) (дата обращения: 15.11.2017 г.).

<sup>392</sup> ОАО «РЖД» часто меняет международные транзитные тарифы, что вносит хаос в работу транспортных компаний, а судоходные компании устанавливают тарифы строго раз в год, заблаговременно уведомляя об этом грузоотправителей.

<sup>393</sup> При отсутствии срочности в транспортировке стандартного контейнера его можно в «режиме ожидания» (в течение нескольких месяцев) отправить, например, из Шанхая в Европу всего за 300 долл.

<sup>394</sup> China increases shipping pricing ability on first shipping financial derivatives. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7455759.html>.

<sup>395</sup> China's shipping giant sees trans-Pacific market recovery. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7749525.html> (дата обращения: 14.08.2016).

<sup>396</sup> Global shipping industry sees calmer waters ahead. URL: [http://chinadaily.com.cn/business/201605/24/content\\_15376161.htm](http://chinadaily.com.cn/business/201605/24/content_15376161.htm).

<sup>397</sup> *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

<sup>398</sup> В зависимости от объемов перевозки стоимость транспортировки грузов по железной дороге из КНР через территорию РФ в важнейшие порты Европы может превышать и 8 тыс. долл. за стандартный контейнер (*Lo J. (China Daily). Finding a fast route to European nations.* URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/24/content\\_18967230\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/24/content_18967230_3.htm)).

<sup>399</sup> *Mei Xinyu*. China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/8).

<sup>400</sup> China-Europe railway relaunches. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/24/content\\_32191382.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/24/content_32191382.htm).

<sup>401</sup> *Дробышева И.* Логика логистики. На евразийском пространстве основные грузопотоки постепенно смещаются с запада на восток. URL: <http://www.rg.ru/2015/09/27/logika.html> (дата обращения: 15.10.2015).

<sup>402</sup> *Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагуто В.* Северный морской трест. Государство создает еще один институт развития. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3256860> (дата обращения: 30.03.2017).

<sup>403</sup> *Иноземцев В.* Транзитной страны из России уже не выйдет. Мечта о транзитных заработках — утопия, которая будет нам дорого стоить // Ведомости. 29.11.2012.

<sup>404</sup> Конвенция ООН по морскому праву, подписанная в 1982 г. всеми околополярными государствами (но не ратифицированная в США), никак не препятствует международному судоходству в акватории Северного Ледовитого океана (United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 1982. Vol. 1834, I 31363 (1994). 370 P. (Конвенция ООН по морскому праву, 1982. Т. 1834, I 31363 (1994). 370 с.).

<sup>405</sup> Ледокольный флот РФ сегодня сталкивается с трудностями. Используемые сегодня атомные ледоколы в основном были построены в 80-х гг. Несмотря на проведенные работы по продлению ресурса атомных паропроизводящих установок, в течение предстоящего десятилетия, согласно техническому ГОСТу, они должны будут выведены из эксплуатации и утилизированы. Линейные дизельные ледоколы, построенные в основном в 70-е гг., также многократно выработали свой ресурс и подлежат утилизации. Сегодня на смену трем атомным ледоко-

лам строится только один. Нельзя исключить того, что через несколько лет у России не будет достаточного количества ледоколов для обеспечения ледокольного сопровождения (Транзит по Севморпути за 2013 г. увеличился вдвое: *М. Соколов*. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2436919?isSearch=True> (дата обращения: 23.05.2014).

<sup>406</sup> *Zhou Siyu (Chinadaily.com.cn)*. China demand to push up dry-bulk carrier rates. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-12/19/content\\_16423980.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-12/19/content_16423980.htm); China moves to boost transport infrastructure. URL: [http://china.org.cn/business/2017-03/02/content\\_40389837.htm](http://china.org.cn/business/2017-03/02/content_40389837.htm).

<sup>407</sup> Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2016 г. составил (в скобках показатели 2015 г.) 185,5 млн т (171 млн т). Грузооборот порта Восточный — 68,5 млн т (65,2 млн т), Ванино — 30,2 млн т (26,8 млн т), Находка — 23,3 млн т (21,3 млн т), Пригородный — 16,4 млн т, Де-Кастри — 11,5 млн т, Посьет — 8,2 млн т (Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2015 г. вырос на 5,2 %. URL: <http://www.tks.ru/logistics/2016/01/22/0002>; Грузооборот морского порта Владивосток за 2016 г. вырос на 11 %. URL: <http://www.newsvl.ru/vlad/2017/01/14/155445/>). Оборот контейнеров портов Дальневосточного бассейна сократился на 1,5 %, до 1,19 млн TEU (Итоги 2016 года по грузообороту и контейнерообороту морских портов РФ. URL: <http://avelana.ru/itogi-2016-goda-po-gruzooborotu-i-kontejnerooborotu-morskih-portitogi/> (дата обращения: 27.03.2017). Грузооборот портов КНР/крупнейших универсальных портов КНР в 2016 г. составил (в скобках показатели 2015 г.) 10,35/8,11 млрд т (9,94/7,85 млрд т) (Чжунго тунци чжайяо 2017. Пекин. 2017. С. 153).

<sup>408</sup> Shipping sector sailing toward crisis. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/18/t20160818\\_3374679.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/18/t20160818_3374679.shtml).

<sup>409</sup> Сегодня порт Шанхай является крупнейшим в мире портом по объемам обработки контейнеров. В 2016 г. он обработал 37,13 млн контейнеров. В 2018 г. здесь начнет работать полностью автоматизированный глубоководный причал на территории порта «Яншань» (Шанхай). По уровню и техническому оснащению новый причал станет мировым лидером по обработке грузов среди всех причалов мировых портов — его грузооборот превысит 50 % объема обработки грузов всего Шанхайского порта (*Wang Ying (China Daily)*. Russia firm plans China cargo boost. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content\\_33148124.htmh](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33148124.htmh); *Si Jing (China Daily Europe)*. Free port to focus on offshore trade. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/paper/2017-11/10/content\\_34349196.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/paper/2017-11/10/content_34349196.htm); 自由貿易港 (Цзыюу маоиган, Порты свободной торговли): URL: [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-11/09/content\\_34303217.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-11/09/content_34303217.htm)).

<sup>410</sup> *Yao Chun*. Egypt welcomes Chinese investments in Suez URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0922/c98649-8785715.html>.

<sup>411</sup> China now biggest investor in Suez. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content\\_28648386.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content_28648386.htm).

<sup>412</sup> Panama Canal launches pre-operating plan for new set of locks. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/21/t20160821\\_3401049.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/21/t20160821_3401049.shtml).

<sup>413</sup> Top 10 shipping companies worldwide. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016top10/2016-04/21/content\\_24715677.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016top10/2016-04/21/content_24715677.htm).

<sup>414</sup> «Beauty Maersk» makes its maiden voyage to Tianjin Port. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin2016/2015-07/28/content\\_17944461.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin2016/2015-07/28/content_17944461.htm).

<sup>415</sup> COSCO shifts to fuel-efficient, smaller vessels. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/24/content\\_18650386.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/24/content_18650386.htm).

<sup>416</sup> World's largest ship docks in south China. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-06/26/content\\_32791252.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-06/26/content_32791252.htm).

<sup>417</sup> Maersk buoys Chinese partners. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/21/content\\_27437173.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/21/content_27437173.htm).

<sup>418</sup> Maersk exceeds expectations on strong performance by container unit. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-05/22/content\\_32455765.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-05/22/content_32455765.htm).

<sup>419</sup> Ningbo Port, Maersk to set up joint venture. URL: [http://en.ce.cn/Industries/Transport/201406/16/t20140616\\_1045936.shtml](http://en.ce.cn/Industries/Transport/201406/16/t20140616_1045936.shtml).

<sup>420</sup> CIMC plans production base. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-03/18/content\\_31823592.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-03/18/content_31823592.htm).

<sup>421</sup> Maersk readies for China's emerging markets. URL: [http://en.ce.cn/Business/Enterprise/201604/04/t20160404\\_2607561.shtml](http://en.ce.cn/Business/Enterprise/201604/04/t20160404_2607561.shtml).

<sup>422</sup> Ningbo port charts big dreams. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201512/09/t20151209\\_4083726.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201512/09/t20151209_4083726.shtml); World's largest container ship CSCL Pacific Ocean calls at Xiamen port. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201601/05/t20160105\\_4264986.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201601/05/t20160105_4264986.shtml).

<sup>423</sup> В один стандартный железнодорожный контейнер помещается 4 тыс. компьютерных планшетов, а грузовой состав может перевезти около 160 тыс. планшетов (*Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html)).

<sup>424</sup> World's largest container vessel launches maiden voyage. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201412/08/t20141208\\_4073536.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201412/08/t20141208_4073536.shtml).

<sup>425</sup> *Zhong Nan*. (*China Daily*). Maersk makes waves with massive container vessels. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-07/20/content\\_16804230.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-07/20/content_16804230.htm).

<sup>426</sup> *Zhang Xiaomin* (*China Daily*). Berth of a new era as Dalian rides wave of expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28811996.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28811996.htm).

<sup>427</sup> Учредителями корпорации Alliance являются 5 компаний: немецкая Harag-Lloyd, японские Mitsui Lines, Kawasaki Kisen Kaisha, Nippon Yusen и тайваньская Yang Ming Marine Transport.

<sup>428</sup> Самый большой в мире контейнеровоз прибыл в порт Тяньцзинь. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/06/content\\_40568409.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/06/content_40568409.htm).

<sup>429</sup> Одним из последствий последнего мирового финансового кризиса стало падение Baltic Dry Index (BDI). Уменьшение индекса Baltic Dry, использующегося в ценообразовании ставок морского фрахта при перевозке сырьевых товаров (металлов, нефтепродуктов, насыпных грузов и т.п.), в дальнейшем усилит конкурентоспособность морской транспортировки сырьевых товаров по сравнению с континентальными перевозками.

<sup>430</sup> Shipbuilding supply, demand to be balanced by 2020: shipbuilders. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-09/21/c\\_131865225.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-09/21/c_131865225.htm).

<sup>431</sup> *Ишаев В.И.* Регион надежды // Россия в АТР. 2014. № 3 (24). С. 8.

<sup>432</sup> ДФЭ — условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков или пропускной способности, эквивалентная размерам контейнера ИСО (Международная организация по стандартизации) длиной 20 футов (6,1 м). Один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется двум ДФЭ. *Для того, чтобы России стать полноценным участником евразийского транзитного коридора, минимальный объем обработки контейнеров в российских портах должен составлять 10 млн ДФЭ.*

<sup>433</sup> *Mei Xinyu.* China should focus on benefits of 'One Road'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036534.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/8); *Wang Ying (Chinadaily.com.cn).* Shanghai plans free trade port area. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/01/content\\_28772316.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/01/content_28772316.htm); Chinese ports cruise on sustainable routes. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content\\_29091890.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content_29091890.htm).

<sup>434</sup> Сегодня на Дальнем Востоке единственным местом, где в перспективе к 2020 г. может получить развитие портовое хозяйство с объемами перевалки грузов 100 млн т, является Ванино-Совгаванский транспортный узел. Однако недостаток Советской Гавани для судоходства — длительный ледостав в заливе порта (4—5 месяцев в году).

<sup>435</sup> Review of Maritime Transport 2015. United Nations Publication, UNCTAD/RMT. 2015. P. 34.

<sup>436</sup> *Tuo Yannan, Pu Zhendong (China Daily).* «New milestone» for China-EU partnership seen. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xivisiteu/2015-03/31/content\\_17390846.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xivisiteu/2015-03/31/content_17390846.htm).



<sup>437</sup> *Lo J. (China Daily). Finding a fast route to European nations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/24/content\\_18967230\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/24/content_18967230_2.htm).*

<sup>438</sup> Сегодня основными российскими операторами на логистическом рынке евразийских грузовых перевозок являются АО «Объединённая транспортно-логистическая компания» (ОТЛК), являющаяся совместным проектом России, Белоруссии, Казахстана, и дочернее предприятие ОАО «РЖД» — АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ). Сейчас ОТЛК обслуживает 33 регулярных маршрута в направлении КНР—Европа и обратно. В 2015 г. ОТЛК перевезла 47,6 тыс. контейнеров, в 2016 г. отправила 1,1 тыс. грузовых состава с 101 тыс. контейнерами. Объем перевозки контейнеров в 2017 г. между КНР и странами Евросоюза запланирован на уровне 137 тыс. контейнеров. С этой целью ОТЛК продолжает развивать свою инфраструктуру, главным образом сети мультимодальных логистических центров по ходу маршрута, и консолидирует усилия всех звеньев логистической цепочки. В 2017 г. ОТЛК приступила к разработке соглашения с китайскими перевозчиками о возможности их доступа к терминальной сети ОТЛК. РЖДЛ осуществляет транзитные перевозки совместно со своей дочерней компанией Far East Land Bridge (FELB) через три пограничных перехода — Достык (Казахстан) и Забайкальск и Наушки (РФ). Компания обслуживает 19 маршрутов, в том числе Ухань—Лион, Сучжоу—Варшава, Чэнду—Лодзь, Чжэнчжоу—Гамбург, Иу—Мадрид и ряд других. Общий объём транзитных контейнерных перевозок РЖДЛ и FELB в 2016 г. составил 73,2 тыс. контейнеров (833 состава), а в первом квартале 2017 г. этот показатель превысил 22,5 тыс. контейнеров (237 состава). Ещё одним российским оператором контейнерных перевозок является Транспортная группа FESCO, которая работает на пяти транзитных маршрутах. В их числе FESCO Bukhara Shuttle обслуживает направление порты стран ЮВА—Владивосток—Каракуль (Узбекистан) и FESCO Tashkent Shuttle — по тому же маршруту, но с назначением в Ташкент (Узбекистан) (*Мозговой К. Контейнеры выбирают маршрут // Гудок. 07.06.2017*).

В руководстве ОТЛК понимают, что в обозримом будущем грузопоток из КНР в Европу будет больше и одной из важнейших задач для удешевления логистики является поиск обратной загрузки железнодорожного транспорта из Европы в Китай. Эффективность и конкурентоспособность транспортной компании во многом определяются тем, насколько она способна максимально обеспечить балансировку объёма перевозок, и ОТЛК для решения этой задачи постоянно проводит мониторинг грузовой базы, следующей из Европы в Китай. Объём балансировки контейнеров в сервисах ОТЛК в сообщении КНР—страны Европы—КНР в 2017 г. составил 55 %, и руководство ОТЛК планирует в течение ближайших 3 лет довести этот показатель до 60 % (*Плетнев С. Маршрут стал шёлковым. В Китай отправили состав с итальянскими товарами. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1395216&archive=2017.12.04> (дата обращения: 04.12.2017)*).

<sup>439</sup> Количество грузовых железнодорожных маршрутов Китай—Европа через КПП Маньчжоули достигло 16. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/05/content\\_37946762.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/05/content_37946762.htm); Скоростной переход границы. Железной дороге нужны новые правила таможенного оформления // Гудок. 05.06.2017.

<sup>440</sup> В 2015 г. около 100 млн т грузов было перевезено морем из КНР в Европу и лишь менее 1 млн т пришлось на сухопутный транзит (*Lo J.* Finding a fast route to European nations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/24/content\\_18967230\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/24/content_18967230_2.htm)).

<sup>441</sup> *Якунин В.* Нам нужны решительные преобразования. О том, почему они необходимы и могут стать драйверами российской экономики. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585049> (дата обращения: 27.05.2015).

<sup>442</sup> *Lo J.* (*China Daily*). Finding a fast route to European nations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/24/content\\_18967230\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/24/content_18967230_3.htm).

<sup>443</sup> В последнее время в китайской прессе стали серьезно рассматривать возможность прокладки транзитных маршрутов из Европы в КНР минуя территорию РФ. Это вызвано тем, что российские власти запрещают любой железнодорожный транзит из Украины вне зависимости от страны назначения (*First container train from Ukraine to China passes through Azerbaijan.* URL: [http://www.china.org.cn/business/node\\_7074878.htm](http://www.china.org.cn/business/node_7074878.htm)). В связи с приостановкой действия договора о зоне свободной торговли с Украиной президент РФ В. Путин в январе 2016 г. подписал указ о мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов РФ при транзитных перевозках грузов с Украины в Казахстан через территорию России. В феврале 2017 г. Украина подала иск против РФ в ВТО из-за ограничений на транзит украинских товаров, 20 мая 2017 г. она полностью прекратила грузовые перевозки между Украиной и Россией, а с 1 июля 2017 г. собиралась полностью прекратить железнодорожное сообщение с РФ, но потом решение об этом отложила (СМИ: Киев собирается с 1 июля 2017 г. прекратить железнодорожное сообщение с Россией. URL: <http://www.kp.ru/online/news/2755637/> (дата обращения: 25.05.2017).

<sup>444</sup> В сентябре 2014 г. представители банков Китая, России, Республики Корея и Монголии (Экспортно-импортный банк Китая, Внешторгбанк РФ, Экспортно-импортный банк РК и Банк развития Монголии) в г. Яньци (пров. Цзилинь) подписали рамочное соглашение о создании союза банков СВА для финансирования инфраструктурного строительства. Союз открыт для банков и финансовых учреждений других стран, готовых участвовать в развитии инфраструктурной интеграции в СВА (Китай, Россия, Республика Корея и Монголия создадут союз импортно-экспортных банков Северо-Восточной Азии. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-09/19/content\\_33550141.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-09/19/content_33550141.htm)).

<sup>445</sup> Основным магнитом привлечения прямых иностранных инвестиций в ДФО РФ является создание благоприятного инвестиционного климата. В 2015 г. вступил в силу закон о территориях опережающего развития (ТОР) и Свободном порте. Новые правила предусматривают 5-летние льготы для резидентов ТОР в виде 5%-ной ставки налога на прибыль вместо 20 %, налоговые каникулы по земельному налогу и налогу на имущество, уменьшение страховых взносов.

<sup>446</sup> Увеличение пропускной способности железнодорожной сети РФ не даст должного экономического эффекта, если государство не займется разумным тарифным регулированием. Следует отказаться от единой сквозной тарифной ставки российского транзита и определять только максимальный и минимальный уровень тарифов. Тогда в рамках образовавшегося тарифного коридора грузоперевозчики могли бы гибко выстраивать свою тарифную политику с учетом конъюнктуры рынка, что позволит оперативно реагировать на его изменения с помощью тарифной составляющей.

<sup>447</sup> China plans to build Beijing-Moscow high-speed rail. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201501/23/t20150123\\_4412604.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201501/23/t20150123_4412604.shtml); *Ma Li*. Partnerships From a Fair Perspective. Northeast China grows trade ties with neighbors for regional development.. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909\\_800104352.html](http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170909_800104352.html).

<sup>448</sup> Rolling stock company forges ahead in Russia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-05/06/content\\_35498400.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-05/06/content_35498400.htm).

<sup>449</sup> В конце октября 2017 г. в Санкт-Петербурге состоялась 24-я сессия Азиатско-Тихоокеанской региональной ассамблеи Международного союза железных дорог (АТРА МСЖД), которая обсудила проекты трансконтинентальных перевозок. Одной из ключевых тем стала инициатива развития сети ВСЖД между Китаем, странами АТР и Европой. Расширение участия стран Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике, а также начавшаяся практическая реализация соглашения ВТО об упрощении процедур торговли предъявляют особые требования к созданию устойчивых логистических цепочек доставки грузов между Европой и Азией. Формирование трансконтинентальных маршрутов на основе международных транспортных коридоров является перспективным направлением развития транзитного потенциала стран — членов АТРА (для Азии сегодня актуален вопрос эксплуатационной совместимости железнодорожных систем европейской колеи 1435 мм (КНР) и колеи 1520 мм (РФ, Казахстан и Монголия). Главной темой ассамблеи стал опорный проект в концепции евразийского пояса развития — высокоскоростная грузо-пассажирская железнодорожная магистраль, призванная связать Китай и Европу через Россию и Казахстан. Сегодня ОАО «РЖД» уже активно работает над реализацией проекта ВСЖД станция Красное—Находка с рабочим названием «ТрансЕвразия». Протяжённость магистрали достигает 13 949 км с оценочной стоимостью в 20 млн

долл. за 1 км. Маршрутная скорость для грузов составит 200—250 км/ч (предельная — 350 км/ч) при сроках доставки от Находки до Красноя не более двух суток. На магистрали будут использоваться специальный подвижной состав с повышенной грузоподъемностью, цифровые и малолюдные технологии, перронная погрузка-выгрузка, новые материалы и экологически чистая энергия. От Пекина до Москвы можно будет доехать за 32—33 ч. Для этого потребуются соответствующая инфраструктура и новые поезда с другой конструкцией кузова и внедрёнными системами изменения ширины колеи. Они должны будут развивать скорость до 300—350 км/ч. В ходе работы ассамблеи было отмечено, что вопрос финансирования международного проекта ещё предстоит решить и его обсуждение продолжается. Для реализации масштабной инициативы планируется привлечь частный капитал, для чего потребуются конкретизировать условия концессии и условия возврата фондов (*Сотников К.* Поясу развития придали вес. МСЖД будет развивать проект трансъевразийского транспортного коридора // Гудок. 01.11.2017).

АТРА — одна из шести региональных ассамблей МСЖД, объединяющая 40 организаций-членов. С января текущего года председателем АТРА является президент ОАО «РЖД» О. Белозёров, заместителями председателя — генеральный директор КЖК Лу Дунфу и президент казахстанского национального железнодорожного оператора АО «Казахстан темир жолы» К. Алпысбаев.

<sup>450</sup> Backgrounder: China high-speed train's overseas expansion. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2015-11/26/content\\_37172221.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-11/26/content_37172221.htm).

<sup>451</sup> Рост грузопотока из Китая в Европу, следующего через территорию РФ, может быть использован транспортными компаниями для развития логистической инфраструктуры страны на западном полигоне Транссиба. При этом и внутренний современный логистический рынок требует повышения качества работы транспортных компаний: более высоких скоростей доставки грузов, их обработки, перевалки. Ещё несколько лет назад китайские грузы в европейском направлении отправлялись через логистические центры на территории Белоруссии или Польши. С открытием транспортно-логистического центра в Калининграде часть грузов начала перенаправляться через него. Например, 25 сентября 2017 г. Центральная дирекция по управлению складским комплексом ОАО «РЖД» совместно с АО «Объединённая транспортно-логистическая компания» через терминал Черняховский (Калининградская область) была организована перевалка первого проектного транзитного поезда сообщением Китай—Европа. В дальнейшем через Калининградский терминал планируется увеличивать объёмы перевозимых грузов — некоторые тенденции по развитию транспортного потенциала РФ определены, а некоторые проекты по доставке грузов из Китая в Европу успешно реализуются именно с изменением логистических схем на российской территории. Калининградская область была выбрана в качестве основного терминала по

перевалки грузов в европейском направлении, в частности, из-за наличия железнодорожной магистрали, которая имеет некоторые преимущества: входит в состав ответвлений двух трансъевропейских транспортных коридоров. Один — Рига—Калининград—Гданьск — обеспечивает выход грузопотоков в страны Балтии, Польшу, Германию, Финляндию. Другой — Киев—Минск—Вильнюс—Калининград — соединяет центральные и восточные регионы России с портовыми терминалами Калининградской области. Магистраль работает в тесной связке с несколькими калининградскими портами, которые являются незамерзающими и имеют хорошо развитую подъездную железнодорожную инфраструктуру. В пользу калининградского грузового хаба говорит и другая особенность местной магистрали — наличие колеи двух стандартов: 1435 мм и 1520 мм. Благодаря таким возможностям инфраструктуры груз следует через пограничные пункты пропуска Железнодорожный—Скандава и Мамоново—Бранёво в Европу и обратно непосредственно к терминалам грузополучателей по всей протяжённости российских железных дорог без промежуточной перестановки колёсных пар. Введя в эксплуатацию Калининградский терминал, РЖД выигрывают во многом: это дополнительная услуга по перевалке, дополнительные доходы и прибыль.

<sup>452</sup> ВСЖД Москва—Казань может стать частью высокоскоростного транспортного коридора ЭПШП и может быть продлена по маршруту Екатеринбург—Челябинск—Петропавловск—Астана—Достык—Урумчи—Пекин. Возможен и другой маршрут по территории РФ, который может быть проложен севернее — через Омск далее через Новосибирск и Барнаул в КНР. Время в пути между двумя столицами сократится с нынешних 127 до 32 ч. Для сокращения времени в пути при пересечении границ можно использовать вагонные тележки с раздвижными (телескопическими) колесными парами. Поэтому стык между российской и китайской колеями поезда смогут преодолеть за несколько минут вместо нескольких часов, которые сейчас уходят при смене тележек.

<sup>453</sup> Порт Усть-Луга является современным, глубоководным и незамерзающим с 13 действующими терминалами и находится в 150 км от Санкт-Петербурга. Условия навигации позволяют осуществлять практически круглогодичную эксплуатацию порта с коротким периодом ледовой проводки — до 330 дней в году. Акватория порта имеет большие глубины (17,5 м) и короткий подходной канал (3,7 км) превратили порт в единственную конкурентоспособную морскую гавань на Балтике, способную принимать суда грузоподъемностью до 160 тыс. т. Грузооборот порта в 2016 г. составил около 100 млн т, контейнерооборот — 90 тыс. ед. и практически все ведущие мировые морские линии имеют судозаход в порт Усть-Луга.

<sup>454</sup> Для увеличения пропускных способностей Транссибирской магистрали и БАМа ОАО «РЖД» приступило к реконструкции пути на участках Иркутск — Сортировочный—Иркутск — Пассажирский, Мегет—Батарейная, Байроновка—

Разгон, Головинская—Кутулик, Танхой—Переёмная, Уда — Хингуй. В течение 2017 г. будут завершены первый этап реконструкции станций Тайшет, Новая Чара, техническое перевооружение нескольких тяговых подстанций, прокладка второго пути на перегоне Сакукан—Салликиит и нового Байкальского тоннеля на участке Дельбичинда—Дабан. В 2017 г. на модернизацию путевого хозяйства двух важнейших магистралей России «РЖД» запланировало направить около 36 млрд руб. (*Кудрявцева Е.* Один поезд — один путь. Как Китай формирует транспортную стратегию континента // Гудок. 07.06.2017).

<sup>455</sup> Сегодня ОАО «РЖД» работает над концепцией грузовых высокоскоростных поездов, которые будут эксплуатироваться на линиях ВСЖД и способны перевозить от 300 до 600 т грузов со скоростью до 300 км/ч. При содействии китайских компаний и корпорации Siemens ведётся разработка технического задания на такой подвижной состав.

<sup>456</sup> 16 ноября 2017 г. в казахстанском г. Актоба состоялось 19-е заседание межправительственной российско-казахстанской комиссии по сотрудничеству, которая поддержала план создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия». Был согласован и предполагаемый маршрут коридора: Москва—Казань—Екатеринбург—Челябинск—Горбуново—Петропавловск—Кокшетау—Астана—Караганда—Балхаш—Алматы—Алтынколь (Казахстан и Россия поддержали создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1118/c31519-9294243.html>).

<sup>457</sup> В 2017 г. ЕЭК (Евразийская экономическая комиссия) сформировала перечень приоритетных транспортных проектов, реализация которых позволит вдвое повысить скорость движения грузов из КНР в страны Евразийского экономического союза и ЕС. В него вошли 39 проектов на общую сумму 30 млрд долл., которые предусматривают строительство новых и модернизацию существующих железных и автомобильных дорог, создание ТЛЦ (транспортно-логистических центров) и развитие ключевых транспортных узлов. Проекты были рассмотрены и обсуждены на Форуме по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации стратегии «пояса и пути» (Пекин, 14—15 мая 2017 г.). Распределение проектов по странам следующее: Белоруссия — 3 проекта, Казахстан — 10, РФ и Кыргызстан — по 12 проектов каждая, Армения — 2 проекта. Из общего числа проектов, одобренных руководителями транспортных ведомств стран ЕАЭС, 20 проектов относятся к сфере железнодорожного транспорта (*Кудрявцева Е.* Один поезд — один путь. Как Китай формирует транспортную стратегию континента // Гудок. Выпуск № 93 (26232). 07.06.2017).

<sup>458</sup> Можно рассмотреть возможность введения в действие дополнительного понижающего коэффициента к действующим тарифам на международные евразийские транзитные перевозки.

<sup>459</sup> 45 млн т грузов составляют 20 % грузооборота провинций СВК с центральными и южными регионами КНР. Из них 22 млн т приходится на контейнерные грузы, а 23 млн т составляет продукция сельского хозяйства (кукуруза, зерно, соя).

<sup>460</sup> *Галушка А.* Плечо Востока. Приморье проложит новый путь для Китая. URL: <https://rg.ru/2016/03/28/primore-prolozhit-novyj-put-dlia-kitaia.html>.

<sup>461</sup> *Sun Zhiyan, Hou Yongzhi* (Research Team on «Strategic Policies on Leading Economic Development in the State of New Normal», DRC). Regional Policies: A Strong Diver for Economic Restructuring (No.107, 2017). URL: [http://www.china-daily.com.cn/cndy/2017-11/24/content\\_34924892.htm](http://www.china-daily.com.cn/cndy/2017-11/24/content_34924892.htm).

<sup>462</sup> Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключат на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017).

<sup>463</sup> Все экспортно-импортные перевозки провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и восточной части АРВМ осуществляются через пров. Ляонин и ее порты — Далянь, Инкоу и Цзиньчжоу либо порт Тяньцзинь по крайне перегруженной железной дороге Харбин—Чанчунь—Шэньян—Далянь, тогда как буквально рядом в 13 км от пограничного поста (рядом со станцией Хасан) находится Японское море.

<sup>464</sup> На железнодорожном КПП Хунчунь на границе Китая и России резко повысилась пропускная способность, что стимулирует открытие второго рейса в Европу из Цзилиня. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/11/content\\_40267954.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/11/content_40267954.htm).

<sup>465</sup> Китайскому транзиту нужен выход // Гудок. 27.04.2017; Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm).

<sup>466</sup> Артем разведет контейнеры по сухому. Заработала железнодорожная составляющая логистического центра в Приморье. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2494425> (дата обращения: 08.10.2016).

<sup>467</sup> Минвостокразвития РФ намерено сократить время транспортировки грузов из КНР. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0506/c31518-9211902.html>.

<sup>468</sup> Дальнему Востоку не хватило льгот. Свободному порту Владивостока готовят более привлекательный налоговый режим. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3249525> (дата обращения: 23.03.2017); «Досрочное освоение» Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/24/content\\_50069019.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/24/content_50069019.htm).

<sup>469</sup> Развитие российского Дальнего Востока свидетельствует о сближении Китая и РФ. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1123/c31518-9296210.html>.

<sup>470</sup> После принятия закона «О свободном порте Владивосток» и сопутствующих поправок к Налоговому кодексу для резидентов СПВ был установлен особый режим: нулевые ставки налога на прибыль и на имущество в течение первых 5 лет, а на следующие 5 лет — 12 и 0,5 % соответственно. Ставка социальных взносов на все 10 лет устанавливалась в размере 7,6 %. В марте 2017 г. предложено ввести для резидентов СВП на срок до 15 лет еще более льготный единый налог на прибыль и имущество для крупных инвесторов в размере 6 %. Основную выгоду от введения льготного единого налога резиденты СВП будут получать через 10 и к 2035 г. будут ежегодно экономить на налогах около 3,4 млрд руб.

<sup>471</sup> Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключат на приморские порты. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20> (дата обращения: 26.01.2017); Минвостокразвития РФ намерено сократить время транспортировки грузов из КНР. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0506/c31518-9211902.html>.

<sup>472</sup> В рамках визита в Россию Председателя КНР Си Цзиньпина по приглашению президента РФ В. Путина глава Минвостокразвития РФ А. Галушка и председатель ГКРПХэ Лифэн в июле 2017 г. подписали меморандум о сотрудничестве в области развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Согласно меморандуму, стороны планируют оказывать содействие созданию необходимой для развития МТК инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, пункты пропуска и системы связи. Также будут приняты меры для упрощения процедур, сокращения расходов и времени таможенного оформления транзитных грузов. Стороны намерены увеличить объем грузовых перевозок, усилить сотрудничество между портами Дальнего Востока России и портами Китая, поддерживать строительство международных логистических парков. Координировать реализацию проекта будет специально созданная межведомственная рабочая группа, а управлением и эксплуатацией международных транспортных коридоров займется совместная управляющая компания. Меморандум подразумевает экономическое развитие не только транспортных коридоров, но и прилегающих к ним территорий. Россия и Китай намерены оказывать поддержку инвесторам двух стран в реализации проектов, связанных с развитием МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», и для этого стороны намерены открыть Центр поддержки китайских инвесторов и предприятий на Дальнем Востоке РФ (Россия и Китай подписали меморандум по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»). URL: <https://ria.ru/economy/20170704/1497826786.html>.

<sup>473</sup> Дальнему Востоку поставили в пример Африку. Правительство утвердило Концепцию развития транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» // Гудок. 18.01.2017.

<sup>474</sup> Порт расположен на юге Приморского края в поселке Зарубино Хасанского района в юго-западной части бухты Троицы. Размеры бухты: 6 км с севера



на юг и 3,5 км с запада на восток. В центральной части бухты глубина достигает 20 м. Портовые сооружения расположены у основания полуострова Зарубино и защищены от волнения со стороны открытого моря. Порт находится в незамерзающей бухте Троицы и его географическое положение уникально — это транзитный узел с железнодорожным и автомобильными подходами от российско-китайской границы без конкуренции грузопотокам по Транссибу, а от КПП Краскино—Хунчунь порт Зарубино находится на расстоянии всего 66 км. Таким образом, порт является наиболее коротким путем для транзитных грузов из КНР в Японию, Республику Корея и страны ЮВА.

<sup>475</sup> В декабре 2015 г. в Пекине был подписан Меморандум о взаимопонимании по укреплению российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке РФ между главой Минвостокразвития России А. Галушкой и руководителем ГКРП Сюй Шаоши. Была достигнута договоренность о координации усилий по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» и о создании российско-китайской межправительственной рабочей группы.

<sup>476</sup> Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/09/content\\_33\\_705174.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/09/content_33_705174.htm); China, Russia share much to expand economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content\\_29559079.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/31/content_29559079.htm).

<sup>477</sup> По распоряжению правительства проект создания СЗТ на Дальнем Востоке включён в Схему территориального планирования в области федерального транспорта. Это основополагающий документ при реализации инфраструктурных проектов в морских портах. Внесение сведений о СЗТ в схему является де-факто разрешением включить в границы порта дополнительные земельные участки для строительства нового объекта. Проект СЗТ вошёл в перечень заявок для включения в государственную программу «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и успешно прошёл конкурсный отбор. Любой частный инвестиционный проект с объёмом свыше 50 млн руб. может претендовать на получение официального статуса участника госпрограммы, а процедура отбора максимально прозрачна. Проект будет реализован в Хасанском районе Приморского края, который относится к территории действия режима Свободного порта Владивосток, т. е. для резидентов предусмотрены налоговые льготы и административные преференции: нулевой налог на прибыль, землю и имущество в течение первых 5 лет, право на предоставление земельных участков в аренду без торгов по кадастровой стоимости, а также разрешение на иностранную рабочую силу и сокращённое время проведения плановых и внеплановых контрольных проверок (*Кудрявцева Е.* Зерну готовят Восточный кори-

дор. Новый терминал будет построен в Зарубине. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1364872> (дата обращения: 10.10. 2017).

<sup>478</sup> Проект по строительству специализированного зернового терминала в порту Зарубино вошел в перечень заявок, поданных для участия в отборе инвестиционных проектов для включения в госпрограмму РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и оказания господдержки, проводимом Минвостокразвития. До 2020 г. будет реализован первый этап проекта, в рамках которого будет построен первый пусковой комплекс терминала с ежегодной мощностью 3 млн т зерна, а к 2023 г. на втором этапе планируется доведение мощности перевалки до 10 млн т в год за счет строительства дополнительных причалов и других технологических объектов (ОЗК финансирует реконструкцию пункта пропуска в морском порту Зарубино. Работы по обновлению морского грузопассажирского пункта будут выполнены до 2020 г. // Гудок. 29.03.2017).

<sup>479</sup> Проект строительства порта Зарубино поддерживает Министерство РФ по развитию Дальнего Востока. Летом 2014 г. Министерство включило порт в число 14 ТОП (территория опережающего развития).

<sup>480</sup> Расширение порта Зарубино будет способствовать возрождению Севморпути. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-10/13/content\\_33751106.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-10/13/content_33751106.htm).

<sup>481</sup> *Chen Yang (Global Times)*. Russia port has big regional goals, especially for Northeast China. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2016/0918/c90778-8784185.html>; *Zhou Xiaoyan, Wen Qing*. Golden Chance for Prosperity. The northeast's partnership with more developed regions will aid its revival. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917\\_800093839.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/20170917/t20170917_800093839.html).

<sup>482</sup> *Sun Zhiyan, Hou Yongzhi (Research Team on «Strategic Policies on Leading Economic Development in the State of New Normal», DRC)*. Regional Policies: A Strong Diver for Economic Restructuring (No.107, 2017). URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/24/content\\_34924892.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/24/content_34924892.htm)

<sup>483</sup> Китайские компании достигли договоренностей с группой «Сумма» о перевалке продукции через порт Зарубино. Цзилиньская зерновая компания намерена переваливать 10 млн т зерновых (пшеница, кукуруза, соя) в год. Крупнейший в мире автомобильный завод по сборке автомобилей Volkswagen в Чанчуне намерен ежегодно импортировать через Зарубино из Европы и Америки автокомплектующие общим объемом 40 тыс. ДФЭ («Сумма» подаст заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://gia.ru/economy/20141109/1032441002.html>).

<sup>484</sup> «Сумма» нашла партнера в Гонконге. Для строительства порта Зарубино. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2607724>.

<sup>485</sup> *Попов Е.* «Сумма» выгружается в Китай. Компания планирует построить там «сухой порт». URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2588607> (дата обращения: 08.04.2016).

<sup>486</sup> «Сумма» подаст заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://ria.ru/economy/20151109/1032441002.html>; *Таранец И.* Строительная корпорация КНР заинтересована в строительстве МТК в Приморье // Гудок. 15.06.2017.

<sup>487</sup> Russia's Far Eastern region open for Chinese investment: Deputy PM Trutnev. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/896354.shtml>.

<sup>488</sup> *Галушка А.* Плечо Востока. Приморье проложит новый путь для Китая. URL: <https://rg.ru/2016/03/28/primore-prolozhit-novyy-put-dlia-kitaia.html> (дата обращения: 29.03.2016).

<sup>489</sup> Таким образом, вновь был введен в эксплуатацию международный железнодорожный пограничный переход, который был построен частными инвесторами еще в 1999 г., однако в 2004 г. по решению российской стороны был закрыт. С тех пор до 2014 г. единственным российско-китайским железнодорожным пунктом пропуска в Приморском крае оставался КПП Гродеково—Суйфэнхэ.

<sup>490</sup> В начале 2017 г. Минтранс РФ поддержал предложения по организации транзитных перевозок через погранпереход Махалино (Камышовая)—Хуньчунь (КНР). В свою очередь, над упрощением транзита сегодня работает Министерство по развитию Дальнего Востока. Интересы китайских партнёров лежат в плоскости перевозок грузов из Китая через железнодорожный пункт пропуска Камышовая—Хуньчунь — выгодное географическое положение погранперехода подходит для отправки транзита в южные порты Приморья, прежде всего Зарубино, до которого расстояние составляет всего 60 км, а также Славянку. Специально для этого ООО «Морской порт Зарубино» открыло морскую судоходную линию, способную обеспечить вывоз контейнеров до 6 тыс. ДФЭ в месяц. По информации китайских отправителей, местные производители испытывают потребность в запуске МТК «Приморье-2». Так, ежегодные объёмы перевозок только бутилированной минеральной воды из китайской пров. Цзилинь в РК оцениваются в 56 тыс. контейнеров в год. На Дальневосточной магистрали рассматриваются возможности увеличения транзитных контейнерных перевозок через имеющие выход на дорогу пункты пропуска. Сейчас они осуществляются по МТК «Приморье-1», через железнодорожный погранпереход Гродеково—Суйфэнхэ, связывающий северо-восточные провинции КНР с портами Находки и Владивостока. Перевозки на этом направлении демонстрируют рост: в январе — марте 2017 г. было перевезено более 2 тыс. контейнеров, тогда как за весь 2016 г. объём транзита здесь составил 3,2 тыс. ДФЭ. Сейчас через пригра-

ничную станцию Камышовая грузопоток идёт только в одном направлении — из России в КНР (с начала 2017 г. объём перевозок через станцию превысил 1,8 млн т). В Китай экспортируются железная руда, уголь, пиломатериалы, а расширение номенклатуры грузов, открывающее путь к транзиту, опирается в действующие нормативные акты. Это обусловлено тем, что с 2004 по 2013 г. участок Камышовая—Госграница не функционировал, а его собственник ОАО «Золотое звено» не выходило с предложениями по включению пункта пропуска в соответствующие постановления РФ для расширения номенклатуры перевозимых грузов. В 2011 г. инфраструктура была приобретена ОАО «РЖД», и компания возобновила перевозки. С момента приобретения инфраструктуры РЖД неоднократно обращались в различные инстанции, однако вопрос оставался нерешённым, и лишь в начале 2017 г. инициативы РЖД по развитию перевозок поддержали в Минтрансе и администрации Приморского края. Продолжается совместная работа над соответствующим пакетом документов — Министерство по развитию Дальнего Востока подготовило проект постановления Правительства РФ, который поможет упростить порядок ввоза транзитных грузов из КНР через железнодорожные пункты пропуска. Если постановление будет принято, то упростится порядок оформления транзитных контейнеров, сроки перевозки по обоим МТК сократятся, что позволит привлечь дополнительные объёмы грузов. Вопросы развития возможностей МТК «Приморье-2» занимается и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и развитию экспорта. В апреле 2017 г. под эгидой этого государственного органа был организован эксперимент по отправке груза из Китая через автомобильный переход Хуньчунь—Краскино. Тестовый контейнер, проследовав границу, направился в Зарубино, после чего его паромом отправили в Южную Корею, а время в пути контейнера составило неделю. После получения подробных данных специалисты агентства будут вносить предложения по сокращению этих сроков (Китайскому транзиту нужен выход. URL: <http://www.gudok.ru/news/per/?ID=1372039> (дата обращения: 15.07.2017).

<sup>491</sup> Китай и Россия вместе построят крупный морской порт в 18 км от границы с КНР. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-09/18/content\\_33548057.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-09/18/content_33548057.htm); *Wang Ying (China Daily)*. Russia firm plans China cargo boost. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content\\_33148124.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/12/content_33148124.htm).

<sup>492</sup> Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/09/content\\_33705174.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/09/content_33705174.htm); China's rust belt looks to Belt and Road for revitalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content\\_33017554.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33017554.htm).

<sup>493</sup> Fangchuan scenic spot. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2015-08/08/content\\_18276191.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2015-08/08/content_18276191.htm).

<sup>494</sup> Российский уголь отправлен в Южную Корею через новый терминал в северокорейском порту Раджин. URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=562674&sec=1671> (дата обращения: 14.11.2016).

<sup>495</sup> В конце ноября 2014 г. министр по развитию Дальнего Востока А. Галушка заявил, что руководство РФ рассматривает возможность соединения Транссиба с Транскорейской магистралью (подобное предложение президент РФ В. Путин выдвигал еще в 2001 г.). Россия планируется инвестировать более 15 млрд долл. в этот проект. Часть инвестиций составят средства ОАО «РЖД», часть выделит государственный бюджет, еще часть будет выделена из Фонда национального благосостояния (Россия планирует соединить Транссиб с Транскорейской железной дорогой. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2622829> (дата обращения: 12.02.2016).

<sup>496</sup> Летом 2016 г. на линии Барановский—Хасан Дальневосточной дороги были введены в эксплуатацию новые разъезды — Пожарский и Барсовый, которые расположены на однопутной железнодорожной линии, соединяющей Транссиб с приграничными станциями Хасан и Махалино, а также с морскими портами Посъет, Славянка и Зарубино на юге Приморского края. В рамках строительства пришлось полностью реконструировать земляное полотно, которое осталось с 90-х гг., когда разъезды закрыли из-за падения объёмов перевозок. Потом уложили путь на железобетонном основании, а в ближайшее время за счёт сварки рельсов он стало бесстыковым. На разъездах были установлены современные модули постов электрической централизации стрелок и сигналов, построены бетонные платформы. На Барсовом и Пожарском разъездах построены по три пути: один — главный и два приёмо-отправочных. Протяжённость приёмо-отправочных путей составляет 1,25 км, поэтому разъезды готовы принимать длинносоставные поезда. Ввод в эксплуатацию новых разъездов позволил увеличить пропускную способность участка с 11 до 13 пар грузовых поездов в сутки, однако провозная способность линии (7 млн т в год) все еще недостаточна для растущего грузопотока. Грузоотправители сегодня заявляют только в адрес порта Посъет более 7 млн т грузов, при этом прогнозируется ещё и отправка грузов в адрес северокорейского порта Раджин в объёме 8 млн т (Разъезды открыты для движения поездов. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1340095> (дата обращения: 10.10.2017).

<sup>497</sup> Северокорейский путь России. Завершена модернизация железной дороги из РФ в КНДР. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2303264?isSearch=True> (дата обращения: 27.08.2016).

<sup>498</sup> China-Europe rail prospers as alternative to sea, air cargo. URL: <http://www.ccns.cn/business/2016/07-14/123843.shtml>; Li Yan (*People's Daily Online*). Chinese escort fleets expel 4 suspected pirate boats the Gulf of Aden. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0103/c90000-9162317.html>.

<sup>499</sup> Submissions, Through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, Pursuant to Article 76, Paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. URL: [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm) (дата обращения: 34.12.2016).

<sup>500</sup> *Zhou Siyu (China Daily)*. Arctic shipping lanes open up. Routes between Asia and Europe to reduce fuel costs and CO2 emissions. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-03/14/content\\_16307086.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-03/14/content_16307086.htm).

<sup>501</sup> Северный морской путь представляет собой транспортную коммуникацию, пролегающую от Карского моря до Тихого океана, вдоль арктического побережья РФ от Карских Ворот через Баренцево и Карское моря, далее вдоль всей Сибири и вплоть до Берингова пролива, т. е. западной границей СМП считаются Карские Ворота, а восточной — бухта Провидения.

<sup>502</sup> China Exclusive: China to build new icebreaker. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-01/05/c\\_133019770.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-01/05/c_133019770.htm); *Лабюк А.И.* Интересы Китая в Арктическом регионе // У карты Тихого океана. Информационно-аналитический бюллетень ИИАЭ ДВО РАН № 36 (234), 2015. С 40; *Чжу Таомао*. Общие коридоры развития // Китай. 2017. № 5 (139). С. 39.

<sup>503</sup> Расширение порта Зарубино будет способствовать возрождению Севморпути. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/13/content\\_33751106.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/13/content_33751106.htm).

<sup>504</sup> *Zhong Nan (China Daily)*. Arctic trade route opens. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-08/10/content\\_16884426.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-08/10/content_16884426.htm).

<sup>505</sup> По оценке К. Кузовкова (члена правления транспортной группы Феско, обслуживающей СМП), из 16 портов, расположенных по трассе Севморпути, сегодня только Мурманск может принимать суда дедвейтом более 30 тыс. т. Остальные порты, за исключением Дудинки, почти непригодны для использования. Поэтому первоочередная задача заключается не в стремлении нарастить транзит по СМП, а в модернизации портов, создании в них современной ремонтной базы, строительстве складских мощностей, аэропортов. По оценкам российских и западных экспертов, плата за проводку судов по СМП должна быть снижена в 10 раз, чтобы конкурировать с альтернативными маршрутами (Свяжет ли Северный морской путь Европу и Азию? // *АиФ*. 02.09.2014; *Кузовков К.* Своим путем. Северным // *АиФ*. № 34 (1736. 20-26.08.2014).

<sup>506</sup> Northeast Asian countries eye Arctic seaway. URL: [http://en.ce.cn/Industries/Transport/201509/11/t20150911\\_1468353.shtml](http://en.ce.cn/Industries/Transport/201509/11/t20150911_1468353.shtml).

<sup>507</sup> *Веденеева А., Джумайло А., Барсуков Ю.* Ледоколы заплутали в тумане. Перспективы новых проектов для освоения Арктики остаются под вопросом. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3443394> (дата обращения: 25.10.2017).

<sup>508</sup> Важной областью сотрудничества РФ и КНР является совместное освоение природных ресурсов Арктического региона. Китай заинтересован в получении доступа к ресурсной базе Арктики, а Россия, в юрисдикцию которой входит значительная часть богатств Арктики, не способна в одиночку реализовать масштабные проекты по их разработке. Особенно актуальной данная проблема для России стала после введения экономических санкций странами Европы и США, ограничивающих сотрудничество с российскими компаниями в области разведки и добычи углеводородов. Примером успешного российско-китайского сотрудничества в области разработки природных ресурсов региона является проект Ямал СПГ. В частности, китайская корпорация CNPC обладает около 20 % акций совместного предприятия и совместно с российскими компаниями ведет освоение месторождения. В начале 2016 г. еще 9,9 % акций было приобретено китайским Фондом ЭПШП и сегодня продолжаются переговоры между компанией «Роснефть» и китайскими корпорациями (Китайская национальная нефтегазовая корпорация, SinoPec и ChemChina Petrochemical Corporation) по совместной разработке арктического шельфа. В частности, подписано соглашение об изучении трёх шельфовых участков в Баренцевом и Печорском морях, готовится соглашение о совместной разработке Штокмановского газового месторождения. Интерес для китайских компаний представляет участие в разработке российского месторождения «Приразломное». При этом российским правительством предусмотрено предоставление режима наибольшего благоприятствования для китайских компаний, в том числе и преференциальных ставок налогообложения.

<sup>509</sup> *Zhao Lei (China Daily)*. China to release its first guidebook on Arctic shipping shortcut. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-06/20/content\\_17602556.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-06/20/content_17602556.htm).

<sup>510</sup> *Jing Shuiyu (Chinadaily.com.cn)*. China, Russia to expand cooperation in the Arctic. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/09/content\\_34323076.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/09/content_34323076.htm); Создание «Ледового Шелкового пути» имеет важное значение для Китая и России — посол КНР в РФ Ли Хуэй. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1115/c31519-9292785.html>.

<sup>511</sup> *Cheng Baozhi*. Finding True North. China is poised to play a role in the evolution of the Arctic Council. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-04/01/content\\_531132.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-04/01/content_531132.htm).

<sup>512</sup> Путь от Шанхая до Роттердама по Северному морскому пути на 2,8 тыс. морских миль (или на 22 %) короче морского торгового пути через Суэцкий канал, а транспортные издержки оказываются на 35—40 % ниже.

<sup>513</sup> Китайское торговое судно «Тяньцзянь» успешно прибыло в Европу по Северному морскому пути. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0925/c31519-9273060.html>.

<sup>514</sup> Китай обладает широкими возможностями для сотрудничества с Россией в транспортировке СПГ из Арктической зоны. 4 государственные китайские верфи входят в число 13 верфей в мире, которые способны производить танкеры для перевозки СПГ, причем те модели, которые позволяют перевозить СПГ в условиях экстремально низких температур. Стоимость подобных танкеров в зависимости от размера — от 250 млн до 450 млн долл. До 2015 г. китайские верфи спустили на воду 10 танкеров, и в настоящее время их пакет заказов на изготовление новых танкеров вместимостью 174 тыс. куб. м каждый составляет 14 ед. В 2016 г. японская корпорация Kawasaki Heavy Industries Ltd совместно с корпорацией COSCO организовала на верфях пров. Цзянсу производство танкеров для транспортировки СПГ и в 2018 г. намерена спустить на воду 2 современных супертанкера (China bank loans \$400m for LNG carrier project. URL: [http://en.ce.cn/Industries/Financial-services/201607/04/t20160704\\_3096803.shtml](http://en.ce.cn/Industries/Financial-services/201607/04/t20160704_3096803.shtml)).

<sup>515</sup> Для реализации перспектив навигации в восточном направлении в первую очередь нужно решить задачу модернизации береговой инфраструктуры, причем как развития перевалочных мощностей, так и обеспечения безопасности мореплавания, наращивания группировки МЧС. Помимо этого, необходимо обеспечить регион недорогим доступным Интернетом, и тогда восточное направление СМП будет развиваться (*Лурим Д.* (руководитель и совладелец ПАО (публичное акционерное общество) «Совфрахт»). Арктика — зона высокого риска, утверждать что-то наверняка сложно // Независимая газета. 20.10.2017).

<sup>516</sup> В конце ноября 2017 г. МЭР РФ (Министерство экономического развития РФ) определилось с порядком работы опорных зон, которые планируется создать в арктических регионах России. Механизм создания таких зон предусмотрен новой государственной программой развития Арктического региона, одобренной правительством РФ 31 августа 2017 г. Подготовленный МЭР РФ законопроект «О развитии Арктической зоны» предусматривает безотзывные взаимные обязательства государства и инвесторов, а также поддержку инвестиционных проектов за счет средств предлагаемого к созданию фонда развития Арктики. Северные регионы уже готовят перечни проектов для опорных зон, рассчитывая на льготы по федеральным налогам для инвесторов. В частности, в рамках государственной программы по развитию Арктики, на модернизацию СМП в период 2018—2020 гг. бюджетные инвестиции составят 4,5 млрд руб., на втором этапе (до 2025 г.) правительство планирует потратить еще около 31 млрд руб. Государственной программой предусматривается создание 8 опорных точек в каждом субъекте Арктики на бессрочной основе. В отличие от дальневосточных территорий опережающего экономического развития и особых экономических зон создание опорных зон будет направлено не на развитие конкретных территорий, а на поддержку комплекса проектов в области развития транспортной инфраструктуры. Создаваться опорные зоны будут по заявкам субъектов РФ, а ито-



говые решения будет принимать российское правительство. Особенностью нового механизма является наличие «безотзывных обязательств», выражающихся в том, что государство обязуется обеспечить строительство транспортной инфраструктуры и предоставить комплекс льгот и преференций, а инвесторы обязуются вложить средства в реализацию инфраструктурных проектов. Для участия в опорной зоне компании должны заключить с субъектом инвестиционное соглашение, а конкретные обязательства сторон будут конкретизированы в дополнительных соглашениях. Среди участников государственной программы по развитию Арктики следует выделить якорных инвесторов, т.е. бенефициаров наибольших преференций при работе в опорной зоне. МЭР РФ разъясняет, что якорные проекты — это инфраструктурные проекты с объемом инвестиций свыше 100 млрд руб., от реализации которых зависят другие проекты опорной зоны. Для финансового обеспечения планов предлагается создать фонд поддержки проектов в Арктике, который будет формироваться за счет средств федерального бюджета, взносов арктических регионов и инвесторов. Последние должны авансировать не менее 20 % стоимости строительства объекта инфраструктуры, создаваемого в рамках соглашения, или заключить концессионное соглашение на его строительство. Средства фонда могут направляться как на развитие инфраструктуры и поддержку инвестиционных проектов, так и на проведение исследований, касающихся разработки новых технологий, адаптированных к арктическим условиям.

<sup>517</sup> Строительство порта Сабетта осуществлялось на средства частных инвесторов при минимальном участии государства — государственный бюджет потратил чуть более 1 млрд долл. при общей стоимости проекта в 28 млрд долл. Когда бенефициары проекта посчитали, что, вместо того чтобы вертолетами возить до 30 тыс. одновременно работающих строителей, они построили современный международный аэропорт, который ежегодно обслуживает до 300 тыс. человек.

<sup>518</sup> China, Russia to cooperate on marine high tech to serve Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content\\_28487070.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28487070.htm).

<sup>519</sup> *Костин А.* Китай пошел российским коридорчиком. Железнодорожники приступили к реконструкции путей на юге Приморья. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2531106?isSearch=True> (дата обращения: 25.10.2016).

<sup>520</sup> Ледоколы заплутали в тумане. Перспективы новых проектов для освоения Арктики остаются под вопросом. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3443394> (дата обращения : 25.10.2017).

<sup>521</sup> *Hu Weijia.* Northern Sea Route offers opportunity for stronger Sino-Russian relationship. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1037596.shtml> (Published: 2017/3/14).

<sup>522</sup> *Пурим Д.* (руководитель и совладелец публичного акционерного общества (ПАО) «Совфракт») «Арктика — зона высокого риска, утверждать что-то наверняка сложно» // Независимая газета. 20.10.2017.

<sup>523</sup> China Focus: Northeast Asian countries eye Arctic seaway. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-09/10/c\\_132709302.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-09/10/c_132709302.htm).

<sup>524</sup> China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/20101/21/t20150121\\_4396935.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/20101/21/t20150121_4396935.shtml); CNPC eyes Arctic oil collaboration. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201601/21/t20160121\\_4396290.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201601/21/t20160121_4396290.shtml).

<sup>525</sup> В настоящее время осуществляется ряд российско-китайских научно-исследовательских проектов по изучению Арктического региона. В частности, с 2012 г. проводится ежегодная российско-китайская конференция по сотрудничеству в Арктике; в 2014 г. ДВФУ (Дальневосточный федеральный университет) совместно с Шанхайским университетом транспорта основали Институт окраинных морей и арктических исследований; на базе ДВФУ с 2015 г. при участии китайских специалистов проводится «Ледовая школа»; с ноября 2015 г. ДВФУ, Санкт-Петербургский государственный университет, Шанхайский океанический и Шанхайский транспортный университеты издают совместный журнал по проблемам Арктики; идет подготовка первой совместной российско-китайской экспедиции по Северному Ледовитому океану (*Вороненко А., Бай Цзяюй*). Перспективы развития Российско-китайского сотрудничества в Арктике. URL: <http://fr-expert.ru/ekspertnye-otsenki/432-html> (дата обращения: 21.11.2017).

<sup>526</sup> Нефтегазовое сотрудничество Китая с Центральной Азией и Россией включает в себя стратегический план «один пояс, один путь». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content\\_34913747.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34913747.htm); *Коньшев В.Н., Кобзева М.А.* Политика Китая в Арктике: традиции и современность. // Сравнительная политика. Т. 8. 2017. № 1. С. 77—92.

<sup>527</sup> *Цюй Цзин.* Харбин: новый Шелковый путь, новый шанс // Китай. 2014. № 11 (109). С. 39; Россия готова открыть новую эру инвестиционного сотрудничества с Китаем. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-03/03/content\\_34938798.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-03/03/content_34938798.htm).

<sup>528</sup> *Wang Haiyun.* Thoughts on Building Silk Road Economic Belt // International Strategic Studies. April 2016. № 2. P. 14.

<sup>529</sup> *Zhang Xiaomin (China Daily).* Berth of a new era as Dalian rides wave of expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/06/content\\_28811996.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/06/content_28811996.htm).

<sup>530</sup> Maiden rail freight service leaves Dalian with goods for Russia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content\\_23286495.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content_23286495.htm); Чжунго тунци чжайяо 2015. Пекин. 2015. С. 132; 2016. С. 153; 2017. С. 153.

<sup>531</sup> Discovering Dalian, Northeast China's thriving port city. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-09/20/content\\_32229482.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-09/20/content_32229482.htm); *Wu Yong, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Liaoning to set up integrated port operating platform. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/14/content\\_29736814.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/14/content_29736814.htm).

<sup>532</sup> Во многих районах Китая начался процесс подачи заявок на создание портов свободной торговли. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1124/c31518-9296704.html>; 自由贸易港 (Цзьюо маоиган, Порты свободной торговли): URL: [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-11/09/content\\_34303217.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-11/09/content_34303217.htm);

<sup>533</sup> В декабре 2016 г. президент ОАО «РЖД» О. Белозеров и председатель правления китайской группы компаний «Инкоу порт» Ли Хэчжун заключили соглашение о сотрудничестве по реализации совместных логистических проектов. Компании договорились об активном сотрудничестве в проекте создания международного торгово-логистического центра на базе ТЛЦ «Белый Раст». По итогам открытого конкурса группа компаний «Инкоу порт» приобрела 49 % уставного капитала ТЛЦ «Белый Раст» (Китайская «Инкоу порт» инвестирует в ТЛЦ «Белый Раст»). URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1355253>; Годовой обзор: в 2016 г. китайско-российские отношения дружбы и сотрудничества уверенными шагами продвигались вперед. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/11/content\\_40078486\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/11/content_40078486_2.htm).

<sup>534</sup> NE China port benefited from Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/11/content\\_27026190.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/11/content_27026190.htm).

<sup>535</sup> China-Russia relations reach new heights. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7626035.html> (дата обращения: 12.11.2016).

<sup>536</sup> China's Northern-most Port Rises. URL: <http://english.cri.cn/6826/2016/12/28/2702s805535.htm>.

<sup>537</sup> *Yao Yao (Chinadaily.com.cn)*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content\\_27119624.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119624.htm).

<sup>538</sup> *Wu Yong, Zhang Xiaomin (China Daily)*. Liaoning FTZ trades on its strategic location. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28811064.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28811064.htm).

<sup>539</sup> На самой северной оконечности береговой линии Китая появился крупный порт, грузооборот которого превысил 100 млн т. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/25/content\\_31001032.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/25/content_31001032.htm).

<sup>540</sup> *Wu Yong (China Daily)*. Cargo trains put Yingkou port on track for success. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28812490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28812490.htm).

<sup>541</sup> *Yao Yao (Chinadaily.com.cn)*. Belt and Road Initiative expands NE China's Yingkou port's business. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content\\_27119659.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-10/20/content_27119659.htm).

<sup>542</sup> Tianjin port starts construction of new dock. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-04/02/content\\_24251905.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-04/02/content_24251905.htm).

<sup>543</sup> Грузооборот порта Тяньцзинь быстро увеличится к 2020 г. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/11/content\\_38213946.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/11/content_38213946.htm); Tianjin Port contributes to Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin/2012/2017-11/22/content\\_34843720.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin/2012/2017-11/22/content_34843720.htm).

<sup>544</sup> Третья с начала 2017 года линия морских контейнерных перевозок открыта в Тяньцзине в рамках инициативы «Пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/11/18/c31518-9294269.html>.

<sup>545</sup> Tianjin Port links sea and rail routes. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/30/t20160830\\_15379780.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/30/t20160830_15379780.shtml); *Zheng Xin, Zhang Min (China Daily)*. Tianjin port applies brakes to coal truck transport. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28218363.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28218363.htm).

<sup>546</sup> Чжунго тунцзи чжайяо 2017. Пекин. 2017. С. 153.

<sup>547</sup> В 2016 году грузооборот в Тяньцзиньском порту достиг 550 млн т. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/01/06/c31518-9163622.html>; ВПП нового района Биньхай в Тяньцзине в 2016 году превысил 1 трлн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/02/22/c31518-9181105.html>.

<sup>548</sup> China approves expanded opening of Tianjin port. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/06/content\\_18699681.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/06/content_18699681.htm).

<sup>549</sup> New Tianjin road cuts transportation time, cost to Mongolia, Russia. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201709/28/t20170928\\_16357755.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201709/28/t20170928_16357755.shtml).

<sup>550</sup> Throughput of Tianjin port to jump by 2020. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/11/content\\_38215681.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/11/content_38215681.htm).

<sup>551</sup> В июне 2016 г., через 6 лет после начала строительства в Тяньцзине, был введен в эксплуатацию крупнейший в США и регионе Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй железнодорожно-морской хаб, способный ежегодно обрабатывать 2 млн контейнеров. Если раньше транспортировка грузов из порта Тяньцзинь в порт Гуанчжоу морским путем занимала 13—15 дней, то сегодня после перегрузки контейнеров в Тяньцзине на железные дороги их можно доставить за 40 ч. При этом, стоимость транспортировки одного контейнера снижается на 800 юаней (120 долл.) (Tianjin Port links sea and rail routes. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/30/t20160830\\_15379780.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/30/t20160830_15379780.shtml)). Введение в эксплуатацию железнодорожно-морского хаба в Тяньцзине позволило открыть три сухопутных железнодорожных маршрута, соединяющих порт с четырьмя приграничными КПП Китая: Маньчжоули и Эрэн-Хото в АРВМ, Алашанькоу и Хоргос в СУАР. Посредством 10 железнодорожных линий Тяньцзинь соединяется и с другими провинциями КНР, включая АРВМ, Шаньси и НХАР. Эти линии обеспечивают выход китайских товаров на

рынки стран Ближнего Востока и Европы. В сентябре 2016 г. из Тяньцзиня был запущен новый международный железнодорожный маршрут Китай—Монголия—Россия, который сократил время транспортировки грузов с 10 до 3 дней. Маршрут состоит из двух направлений: Тяньцзинь—Улан-Батор и Тяньцзинь—Улан-Удэ. Сегодня товары из ГЧАР могут быть доставлены в Монголию либо Россию через Тяньцзинь по короткому пути, который на 1 тыс. км меньше прежнего маршрута через КПП Суйфэньхэ. Это позволяет снизить расходы по транспортировке на 10 % (New Tianjin road cuts transportation time, cost to Mongolia, Russia. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201609/28/t20160928\\_16357755.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201609/28/t20160928_16357755.shtml)).

<sup>552</sup> Порты Китая и России через сотрудничество содействуют строительству «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/09/content\\_40997230.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/09/content_40997230.htm); Tianjin Port contributes to Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin2012/2017-11/22/content\\_34843720.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjin2012/2017-11/22/content_34843720.htm).

<sup>553</sup> В последнее время, обсуждая вопрос развития российско-китайской инфраструктурной интеграции, китайские чиновники негативно отзываясь о состоянии транспортной сети РФ. Глава правительства пров. Хэйлунцзян Лу Хао отмечал, что приграничная торговля с российскими регионами затруднена вследствие сезонности действия погранпереходов, и России следует ускорить строительство всепогодных железнодорожных и автомобильных мостов на приграничных территориях.

<sup>554</sup> Главная цель, решаемая реконструкцией Транссиба и БАМа, заключается в превращении магистралей в инструмент более тесной хозяйственной консолидации, усилении связанности территории России. В общем, строительство и модернизация транспортных сетей России создают значительный мультипликативный эффект, способствуя росту производства в смежных отраслях, активизируют экономическое развитие и благополучие прилегающих территорий, позволяют создавать новые рабочие места, формируют драйверы модернизации и позитивные структурные сдвиги в экономике, и, несомненно, вносят значительный вклад в укрепление обороноспособности РФ. Масштабные инфраструктурные проекты крайне важны и для укрепления позиций РФ в мировой экономике. Например, строительство новых трубопроводов, позволяющих экспортировать углеводороды в альтернативных направлениях, позволяет ведущим российским нефтегазовым компаниям иметь более весомые позиции при переговорах о цене на продаваемые углеводороды.

<sup>555</sup> Прежний руководитель ОАО «РЖД» В. Якунин утверждал, что транзитные перевозки 600—800 тыс. контейнеров в год способны принести российским транспортным компаниям выручку в размере порядка 1—2 млрд долл. (*Якунин В.* Нам нужны решительные преобразования. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/>

2585049). Планируемые объемы транзитных перевозок десятикратно превышают нынешние объемы евроазиатских транзитных потоков по Транссибу.

<sup>556</sup> Chinese Premier Li Keqiang delivers keynote speech at 2014 Boao Forum for Asia opening ceremony. URL: <http://english.people.com.cn/98389/8595591.html>.

<sup>557</sup> China to foster partnership in implementing sustainable development agenda: officials. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201609/20/t20160920\\_16093227.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201609/20/t20160920_16093227.shtml); China to import \$8 trillion worth of goods in 5 years. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215214.html>; Belt and Road Initiative vital to boost ASEAN's connectivity: Cambodian official. URL: [http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2 ltd ny.cmle.ru/business/2017-11/16/content\\_34597536.htm](http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2 ltd ny.cmle.ru/business/2017-11/16/content_34597536.htm); China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/13/content\\_41885145.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm).

<sup>558</sup> Согласно докладу ВБ (Всемирный банк), опубликованному в 2017 г. и рассмотревшего сценарии влияния изменений в уровне спроса в КНР на рост объемов российского экспорта и ВВП (валовый внутренний продукт), медленная диверсификация структуры экспорта РФ не позволяет российской экономике получить существенные преимущества от роста внутреннего потребления в Китае. Ускорению темпов роста ВВП РФ в большей степени, чем увеличение экспорта, могло бы способствовать расширение объема китайских прямых зарубежных инвестиций, однако сегодня китайские компании и госкорпорации сокращают свои капиталовложения в зарубежные проекты. Эксперты ВБ приходят к выводу, что увеличение темпов роста российской экономики вслед за наращиванием экспорта в Китай будет ограничено даже в случае положительных изменений в экономике КНР. Помимо базового (не предполагающего изменений), рассматриваются сценарии замедления темпов роста ВВП в Китае и сокращения темпов роста инвестиций в основные фонды. В случае замедления темпов роста ВВП в КНР на 2 процентных пункта к 2030 г. объем российского экспорта в КНР может сократиться на 17 % (в том числе сырья — на 24 %). В основном это произойдет за счет снижения цен на энергоносители вследствие сокращения спроса. Однако девальвация рубля и рост примерно на 8 % объемов несырьевого экспорта позволят частично компенсировать падение. В итоге темпы роста ВВП РФ к 2030 г. сократятся на 0,17 %, а экспорта — на 3,5 %. Благополучие российских домохозяйств может серьезно пострадать, если для компенсации выпадающих доходов бюджета будут повышены налоги, а без такой компенсации эффект будет обратным, и темпы роста ВВП РФ сократятся на 0,27 %. Сохранение нынешних темпов роста ВВП КНР позволяет рассчитывать на положительный эффект — увеличение доли потребления в Китае на 10 % будет эквивалентно росту экспорта РФ в страну на 0,9 % (преимущественно за счет спроса на нефть и продукты питания). Российский экспорт в Китай вырос за последнее десятилетие почти втрое, тем не менее, по мнению экспертов ВБ, по сравнению с уровнем

2015 г. он мог бы быть на 24 % выше. По оценке экспертов ВБ, девальвация рубля помогла нарастить поставки продуктов питания, продукции химической и лесной промышленности, оборудования, однако процесс импортозамещения оказался медленным из-за низкого уровня свободных мощностей (в большинстве этих отраслей коэффициент занятости находится на историческом максимуме), нехватки трудовых ресурсов и низкого уровня производительности труда. Существенно больший эффект на российскую экономику мог бы оказать рост китайских ПЗИ, однако на фоне ужесточения контроля за оттоком капитала и инвестиционной политикой государственных корпораций объем вложений не растет, а сокращается (Russia Economic Report. URL: <http://www.worldbank.org/en/country/russia/publication/rer>; China's ODI continues to slump amid stricter regulation. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/16/content\\_41899707.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/16/content_41899707.htm); *Zhong Nan (China Daily)*. China's ODI drops as review process tightens. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/17/xcontent\\_34635379.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/17/xcontent_34635379.htm); Overseas M&As by Chinese mainland companies fall. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/24/content\\_41938194.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/24/content_41938194.htm)).

<sup>559</sup> В «золотом сентябре» (по образному сравнению китайской прессы) председатель КНР Си Цзиньпин поочередно совершил государственные визиты в Туркменистан, Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан, *где обсуждал перспективы создания ЭПШП в контексте укрепления евразийской экономической интеграции*. За 10 дней Си Цзиньпин подписал ряд документов, в том числе о выведении отношений со всеми странами ЦА на уровень «стратегического партнерства».

<sup>560</sup> Сухопутный маршрут с Востока на Запад для Китая впервые открыл Чжан Цянь — китайский дипломат времен династии Хань (202 г. до н.э. — 220 г. н.э.), который отправился во 2-м в. до н.э. с мирной миссией на Запад.

<sup>561</sup> *Zhao Shengnan, Zhao Yanan, Mo Jingxi (China Daily)*. Pacts to boost economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/29/content\\_17139294.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/29/content_17139294.htm).

<sup>562</sup> New Silk Road. URL: [http://www.bjreview.com.cn/This\\_Week/2016-01/25/content\\_593103.htm](http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2016-01/25/content_593103.htm); *Zhao Tingting (Chinadaily.com.cn)*. B&R initiative an impetus for Chinese companies' overseas expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2017-04/28/content\\_29134610.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2017-04/28/content_29134610.htm).

<sup>563</sup> Belt and Road Initiative opens new era of global cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content\\_29096953.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content_29096953.htm).

<sup>564</sup> Китайские компании активно внедряются в зарубежную портовую инфраструктуру стран, расположенных вдоль маршрута МШП-21 в. В 2015 г. судостроительная корпорация China Shipbuilding Industry заключила соглашение об инвестировании в период до 2025 г. 1,6 млрд евро (2,1 млрд долл.) в развитие портовых мощностей второго по размеру европейского порта Антверпен. В 2016—

2017 г. китайские компании строили порты в Алжире (Шаршала), Джибути, контейнерный терминал в порту Сидни (Канада), арендовали складские и терминальные мощности в портах Гвадар (Пакистан), Дарвин (Австралия) и Хамбанота (Шри-Ланка).

<sup>565</sup> *Zhang Huizhong (People's Daily)*. China's outbound investment maintains relatively high growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0226/c90000-9182732.html>; President urges 'open development' in APEC speech. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content\\_34463213.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content_34463213.htm).

<sup>566</sup> В 2016 г. более 65 % торговли между КНР и странами АСЕАН осуществлялось морским флотом (Chinese official urges Pacific transport cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8628942.html>).

<sup>567</sup> Согласно данным ООН, в 2017 г. около 60 % объема мировой торговли, осуществляемой при помощи морского транспорта, совершалось через азиатские морские порты (*Hu Weijia*. Early delivery of RCEP could increase demand for new port facilities in Asia-Pacific. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076242.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20).

<sup>568</sup> *Li Xin*. The New Asian Fusion. China's two silk roads help forge closer cooperation among CICA members. URL: [http://www.bjreview.com/special/2016-04/28/content\\_619516\\_2.htm](http://www.bjreview.com/special/2016-04/28/content_619516_2.htm); *Liu Ying*. More Globalized and Opened Up. The Belt and Road Initiative advances economic globalization and China's further opening up. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508\\_800095605.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508_800095605.html).

<sup>569</sup> Во время встречи на Форуме с президентом РФ В. Путиным председатель КНР Си Цзиньпин заявил о желании Китая совместно с Россией продвигать достижение практических результатов в сопряжении стратегий развития, углублять прагматичное сотрудничество с ЕАЭС и стимулировать осуществление совместных проектов.

<sup>570</sup> Это президенты Аргентины, Белоруссии, России, Чили, Чехии, Индонезии, Казахстана, Кении, Лаоса, Филиппин, Швейцарии, Турции, Узбекистана, Вьетнама, Киргизии, премьер-министры Камбоджи, Эфиопии, Фиджи, Греции, Венгрии, Италии, Малайзии, Монголии, Пакистана, Польши, Сербии, Испании, Шри-Ланки, а также государственный секретарь Мьянмы.

<sup>571</sup> Участниками Форума стали представители Германии, Франции, Великобритании других стран Европейского союза, стран АСЕАН, Японии, США, РК, КНДР, генеральный секретарь ООН *Антониу Гутерриш*, президент Всемирного банка *Джим Ен Ким* и директор-распорядитель МВФ *Кристин Лагард*.

<sup>572</sup> Кроме Деклараций, были подписаны, в частности, соглашения о строительстве «сухого порта» в Пакистане, о финансировании железнодорожной дороги Джакарта—Бандунг и части сербско-венгерской железной дороги. Государст-



венный комитет по делам развития и реформ объявил о создании Китайско-российского фонда регионального инвестиционного сотрудничества объемом 1,4 млрд долл. (с возможностью увеличения до 14—15 млрд долл.), чьей задачей станет активизация сотрудничества между Дальним Востоком РФ и СВК.

<sup>573</sup> Belt and Road Forum for International Cooperation opens in Beijing. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29337969.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29337969.htm); Xi calls for joint efforts to turn Belt and Road into path for peace, prosperity. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215323.html>; World leaders address B&R Forum, hailing the initiative. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215129.html>; Chinese president's speech at Belt & Road forum wins broad approval overseas. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046874.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/14); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm).

<sup>574</sup> Xi: China to host 2nd BRF in 2019. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-05/16/content\\_40821994.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-05/16/content_40821994.htm); *Luo Weiteng*. Deeper integration is the answer: CE URL: [http://o53xo.mnugs3tbnmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/hkedition/2017-11/14/content\\_34504504.htm](http://o53xo.mnugs3tbnmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/hkedition/2017-11/14/content_34504504.htm).

<sup>575</sup> *Wang Hairong*. Growth Through Innovation. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Nation/201606/t20160627\\_800060562.html](http://www.bjreview.com.cn/Nation/201606/t20160627_800060562.html); *Deng Yaqing*. A Good Omen on the Horizon. China's foreign trade picks up in 2016. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170124\\_800086200.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170124_800086200.html); China runs a growth marathon, not a sprint. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/23/t20170223\\_20436389.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/23/t20170223_20436389.shtml).

<sup>576</sup> Основным критерием «общества средней зажиточности», по утверждению ведущего китайского экономиста Ху Ангана (Университет Цинхуа), станет увеличение ВВП КНР в 2020 г. до размера 14 трлн долл. Это позволит «искоренить бедность и отсталость», увеличить долю ВВП Китая на душу населения свыше 10 тыс. долл. При этом доля ВВП на душу населения Китая вдвое превысит показатель 2010 г. и в 4 раза показатель 2000 г. В 2016 г. доля ВВП на душу населения в США составляла 40 тыс. долл., в КНР — 7,28 тыс. долл. (50 тыс. юаней). Инициатива председателя КНР нацеливает на сокращение разницы в соотношении объемов ВВП на душу населения между США и КНР к концу 13-й пятилетки с 1/6 до 1/4 (A decade in two 5-year plans. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/16/content\\_23898532.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/16/content_23898532.htm); Forging ahead against Headwinds. China's economic achievements and challenges in 2016. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170214\\_800087142.html](http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170214_800087142.html); *Lin Liyao*. Why are goods cheaper in the US than China? URL: [http://www.china.org.cn/china/2017-02/21/content\\_40327292.htm](http://www.china.org.cn/china/2017-02/21/content_40327292.htm); High-income status in 2025. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1075430.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/15); *Mei Xinyu*. Trumpeping a New Era. China continues to bring growth opportunities to the world. URL:

[http://www.bjreview.com/Nation/201711/t20171103\\_800108989.html](http://www.bjreview.com/Nation/201711/t20171103_800108989.html); Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35131031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35131031.htm); Achieving Decisive Victory in Poverty Reduction. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204\\_800111431.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204_800111431.html)).

<sup>577</sup> Right to development is fundamental. URL: National Development Strategies. [http://africa.chinadaily.com.cn/opinion/2016-12/02/content\\_27546118\\_3.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/opinion/2016-12/02/content_27546118_3.htm); China to move closer to centenary goals in 2017. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/03/content\\_27844420.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/03/content_27844420.htm); *Yang Jiechi*. Building the Belt and Road for win-win development. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-02/03/content\\_40213586.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-02/03/content_40213586.htm); China expected to reach high-income status within decade: Morgan Stanley. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0216/c90000-9178843.html>.

<sup>578</sup> The new bullish view on China's economy. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/20/content\\_40326119.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/20/content_40326119.htm).

<sup>579</sup> *Yao Yang*. Key reforms to help unleash growth. URL: [http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-01/27/content\\_28065177.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-01/27/content_28065177.htm); Xi's vision offers path to prosperity. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508\\_22598140.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508_22598140.shtml).

<sup>580</sup> В 2016 г. объем розничных продаж (основной индикатор внутреннего спроса) превысил 37 трлн юаней (5,4 трлн долл.). В период ближайших лет темпы роста внутреннего спроса составят в среднем 6,5 %, а в 2020 г. объем спроса составит 10 трлн долл. (Spending power to back China's growth in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/17/content\\_40122666.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/17/content_40122666.htm); Consumption to remain top engine of China's economic growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/19/content\\_27999699.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/19/content_27999699.htm)).

<sup>581</sup> Investment Magnet. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160920\\_800067801.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160920_800067801.html); *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109\\_800084922.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109_800084922.html); Spending power to back China's growth in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/17/content\\_40122666.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/17/content_40122666.htm); China runs a growth marathon, not a sprint. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/23/t20170223\\_20436389.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/23/t20170223_20436389.shtml).

<sup>582</sup> Chinese economy likely to hit bottom in 2017: economist. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/15/content\\_40106115.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/15/content_40106115.htm); CRRC eyes big overseas contracts. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content\\_40142829.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content_40142829.htm); *Liu Ying*. Industrial Policies Necessary for Sound Growth. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Opinion/201701/t20170116\\_800085466.html](http://www.bjreview.com.cn/Opinion/201701/t20170116_800085466.html); Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35131031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35131031.htm).

<sup>583</sup> Глава ГКПП Сю Шаоши в интервью после 4-й сессии ВСНП 12-го созыва (март 2016 г.) подчеркнул, что «эффективные капиталовложения» в развитие приоритетных инновационных отраслей транспортного комплекса, наряду с упором

на внутреннее потребление, останутся основными драйверами экономического развития Китая (Consumption First Priority to Shore up China's Growth. URL: [http://www.bjreview.com/Latest\\_Headlines/201603/t20160307\\_800051093.html](http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/201603/t20160307_800051093.html)).

<sup>584</sup> Nine provincial regions see GDP surpass \$435b in 2016. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t20170221\\_20381818.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t20170221_20381818.shtml).

<sup>585</sup> Changing labor demand shows China manufacturing hub upgrade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content\\_28336209.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content_28336209.htm).

<sup>586</sup> Western China has top potential for opening. URL: [http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/25/t20161025\\_1667584.shtml](http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/25/t20161025_1667584.shtml); Achieving Decisive Victory in Poverty Reduction. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204\\_80011431.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204_80011431.html)

<sup>587</sup> *Lian Ping*. Turning Weak Areas into New Growth Drivers. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522\\_800096726.html](http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522_800096726.html).

<sup>588</sup> China to innovatively restructure hinterland regions. URL: [http://en.ce.cn/Business/policy/201407/18/t20140718\\_1061843.shtml](http://en.ce.cn/Business/policy/201407/18/t20140718_1061843.shtml); 769 bln yuan invested in developing western China in 2015. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-12/23/content\\_37383202.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-12/23/content_37383202.htm).

<sup>589</sup> В период 2011—2015 гг. объем капиталовложений в реализацию 127 ключевых проекта региона превысил 2,7 трлн юаней (392 млрд долл.). По данным ГКРП, только в 2016 г. правительство Китая инвестировало 743,8 млрд юаней в реализацию 30 важнейших проектов в западных провинциях (China eyes stronger economy for western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content\\_40112950.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content_40112950.htm)).

<sup>590</sup> New five-year plan brings hope to China's west. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content\\_27786244.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content_27786244.htm).

<sup>591</sup> Темпы роста ВВП западного региона Китая в 2010 г. составляли 13,1 %; в 2011 г. — 13,6; в 2012 г. — 12,4; в 2013 г. — 10,9; в 2014 г. — 9,3; 2015 г. — 8,8 и 2016 г. — 9,0 % (*Расчитано автором по: Чжунго тунци чжайяо* 2017. 2017. С. 32).

<sup>592</sup> More public infrastructure projects to «Go West». URL: [http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/23/t20161023\\_1653564.shtml](http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/23/t20161023_1653564.shtml).

<sup>593</sup> За этот период в западном регионе было проложено 12 тыс. км железных и 215 тыс. км автомобильных дорог. Как следствие, в 2015 г. в этом регионе общая протяженность автомобильных дорог составляла 1,73 млн км, из которых более 40 тыс. км приходилось на современные скоростные магистрали, а более 94 % деревень были охвачены дорогами с асфальтовым и цементно-бетонным покрытием (Western China has top potential for opening. URL: [http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/25/t20161025\\_1667584.shtml](http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/25/t20161025_1667584.shtml); China eyes stronger economy

for western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content\\_40112950.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content_40112950.htm)).

<sup>594</sup> China eyes stronger economy for western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content\\_40112950.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content_40112950.htm).

<sup>595</sup> China to spend more in western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/14/content\\_40288554.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/14/content_40288554.htm); *Yuan Yuan*. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html).

<sup>596</sup> Сегодня руководство КНР предпринимает активные усилия по борьбе с нищетой в стране. К примеру, в СУАР около 10 % населения, или 2,61 млн человек, живут за чертой бедности. Реализация стратегии «пояса и пути» направлена на решение исключительно важной задачи, поставленной Госсоветом КНР, — за счет инфраструктурного строительства и, как следствие, развития региональной промышленности в отсталых провинциях (в основном западных) к 2020 г. вывести из состояния бедности 30 млн человек (Industrial development helps the poor in China's west. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-10/25/content\\_39570071.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-10/25/content_39570071.htm); Commentary: How China will win its war on poverty. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0226/c90000-9182676.html>; Achieving Decisive Victory in Poverty Reduction. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204\\_800111431.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201712/t20171204_800111431.html)).

<sup>597</sup> New five-year plan brings hope to China's west. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content\\_27786244.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content_27786244.htm); Необходимая целевая помощь для малообеспеченного населения, чтобы никто не остался за бортом на пути к уровню среднего достатка. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/01/content\\_40542504.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/01/content_40542504.htm); China eyes stronger economy for western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content\\_40112950.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/16/content_40112950.htm).

<sup>598</sup> China to spend more in western regions. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/15/content\\_28203618.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/15/content_28203618.htm).

<sup>599</sup> *Song Jingli (Chinadaily.com.cn)*. Top 10 provincial regions with fastest economic growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017top10/2017-02/23/content\\_28310804.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017top10/2017-02/23/content_28310804.htm).

<sup>600</sup> Investment growth surges in central, western China. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/25/content\\_27489644.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/25/content_27489644.htm).

<sup>601</sup> Выделены 100 млн юаней на целевое финансирование развития Западного Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0331/c31518-9038167.html>; Premier urges efforts to boost development of western China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/26/content\\_39984616.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/26/content_39984616.htm).

<sup>602</sup> China to spend more in western regions. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/15/t20170215\\_20216355.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/15/t20170215_20216355.shtml).

<sup>603</sup> Silk Road paves way for heavy industry. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/05/content\\_27565800.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/05/content_27565800.htm).

<sup>604</sup> *Song Jingli*. Fujian ranks eighth among top 10 provincial regions with fastest economic growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/fujian/2017-02/23/content\\_28320784\\_9.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/fujian/2017-02/23/content_28320784_9.htm).

<sup>605</sup> China presses ahead with structural reform. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content\\_28033174.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/23/content_28033174.htm).

<sup>606</sup> *Li Yan (People's Daily Online)*. Western regions see highest GDP growth, Tibet leads with 11.5 percent. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0120/c90000-9169705.html>.

<sup>607</sup> Shandong leads in fixed-asset investment in 2016. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content\\_28336259.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content_28336259.htm).

<sup>608</sup> Provinces push structural reforms. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/24/content\\_28039157.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/24/content_28039157.htm).

<sup>609</sup> В течение 3 кварталов 2017 г. темпы роста капиталовложений в развитие национальной транспортной системы Китая составляли 19,8 %, опережая темпы роста капиталовложений в производство высокотехнологичной продукции — 18,4 %, темпы роста инвестиций в основные фонды — 7,5 % и темпы роста частных инвестиций — 6 % (*Ma Xiaowen*. Full Steam Ahead. The Chinese economy's strong growth momentum in the first three quarters heralds a rosy picture for the whole of 2017 and the year to come. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171028\\_800108544.html](http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171028_800108544.html)).

<sup>610</sup> China to invest 4.7 trillion yuan in transportation. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/29/content\\_38558321.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/29/content_38558321.htm).

<sup>611</sup> China's transport infrastructure investment grows. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content\\_28681722.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content_28681722.htm).

<sup>612</sup> China to invest \$723.8B in transport infrastructure. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/31/content\\_38572859.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/31/content_38572859.htm); *Lian Ping*. Turning Weak Areas into New Growth Drivers. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522\\_800096726.html](http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522_800096726.html).

<sup>613</sup> China to spend nearly 200 bln yuan on railway projects. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/18/t20161118\\_17916205.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/18/t20161118_17916205.shtml).

<sup>614</sup> China's dependency on foreign oil exceeds 60 percent. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-01/26/content\\_37668744.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-01/26/content_37668744.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. Foreign oil dependency up. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/13/content\\_27943848.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/13/content_27943848.htm); China sets oil, gas supply targets by 2020. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/19/content\\_40139692.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/19/content_40139692.htm); *Wang Yanfei (China*

*Daily*). Nation not 'major reason' for rebound in emissions. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/17/content\\_34635820.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/17/content_34635820.htm).

<sup>615</sup> China's natural gas sector to develop quickly. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/17/content\\_17179748.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/17/content_17179748.htm).

<sup>616</sup> К 2018 г. Китай создал 4 нефтегазовых стратегических коридора поставок зарубежных углеводородов на северо-западе, юго-западе, северо-востоке и коридор морской поставки. Это нефтяные и газовые магистрали по маршрутам КНР—РФ, КНР—страны Центральной Азии и, в перспективе, КНР—Пакистан, КНР—Мьянма, морские поставки нефти и СПГ из стран Персидского залива (Саудовская Аравия, Катар), Австралии, РФ, стран ЮВА (Малайзия) (*Zheng Xin, Zhou Huiying, Tian Xuefei (China Daily)*). New pipeline to boost energy diversification. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content\\_31927029.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/13/content_31927029.htm).

<sup>617</sup> *Zheng Xin (China Daily)*. B&R Forum fuels energy deals. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-05/17/content\\_29375979.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-05/17/content_29375979.htm).

<sup>618</sup> China to expand oil, gas co-op with B&R countries. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/16/content\\_40828673.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/16/content_40828673.htm).

<sup>619</sup> Sinopec uses Initiative to reshape petroleum sector. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/23/content\\_40871763.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/23/content_40871763.htm); *Zhang Hui*. FM proposes China-Myanmar economic corridor. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076202.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20).

<sup>620</sup> *Zheng Xin (China Daily)*. Pipeline to boost crude imports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content\\_34506290.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content_34506290.htm).

<sup>621</sup> На страны и регионы вдоль «пояса и пути» приходится свыше 70 % импортируемой в Китай нефти. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/22/content\\_41632372.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/22/content_41632372.htm); *Zheng Xin (China Daily)*. Natural gas pipeline to boost stocks. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content\\_34100825.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/04/content_34100825.htm).

<sup>622</sup> *An Gang*. A Venue for Dialogue. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201609/t20160912\\_80067497.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201609/t20160912_80067497.html); Xi Calls for Advancing the Belt and Road Initiative. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Latest\\_Headlines/201608/t20160818\\_800065248.html](http://www.bjreview.com.cn/Latest_Headlines/201608/t20160818_800065248.html); *Zhong Sheng (People's Daily)*. Op-ed: Expectations run high on Belt and Road forum for international cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0119/c90000-9169276.html>; Xi talks about progress of the «Belt and Road» Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/17/content\\_27981465.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/17/content_27981465.htm); Globalization brings win-win, trade war harms all. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/20/t20170120\\_19747221.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/20/t20170120_19747221.shtml); Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046933.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/15).

<sup>623</sup> *Deng Yaqing*. A Shared Path // Beijing Review. July 10, 2014, Vol. 57. № 28. P. 31.

<sup>624</sup> Western regions to enhance links with train system. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201408/05/t20140805\\_3293900.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201408/05/t20140805_3293900.shtml); Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103\\_19333030.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103_19333030.shtml).

<sup>625</sup> Сроки железнодорожной перевозки грузов из Урумчи в Берлин в 3 раза меньше транспортировки морским путем из порта Шэньчжэнь в порт Гамбург.

<sup>626</sup> Forbes praises China's Belt and Road for reviving trans-continental rail transport. URL: <http://www.ecns.cn/2016/01-30/197694.shtml>; Returns rising from manufacturing ODI. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201612/19/t20161219\\_18830979.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201612/19/t20161219_18830979.shtml); Chinese-operated trade hub in Hungary facilitates cooperation with European businesses. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content\\_34931130.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34931130.htm).

<sup>627</sup> *Xin Dingding (China Daily)*. Wheels turning to create New Silk Road. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content\\_12334699.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content_12334699.htm).

<sup>628</sup> *Zhang Liping, Research Team on «The Inter-Connectivity of the Belt and Road Initiative», DRC*. The Belt and Road Infrastructure Investment and Financing Demand: China's Role (No. 17, 2017) (*Research Report No. 17, 2017 (Total 5092) 2017-2-15*). URL: [http://chinadaily.com.cn/m/drc/2017-03/16/content\\_28582292.htm](http://chinadaily.com.cn/m/drc/2017-03/16/content_28582292.htm).

<sup>629</sup> Full text: Report on China's economic, social development plan. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/102774/8174493.html>; China champions economic globalization, braves challenges. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content\\_28680115.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content_28680115.htm).

<sup>630</sup> *Luo Wangshu (China Daily)*. Infrastructure connectivity key to growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content\\_29346684.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content_29346684.htm).

<sup>631</sup> Численность населения стран, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП-21 в., приближается к 4,4 млрд человек, совокупный ВВП составляет 63 % мирового ВВП и превышает 21 трлн долл. (*Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109\\_800084922.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109_800084922.html)).

<sup>632</sup> China's trade with Belt & Road countries hit 20 tln yuan. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/11/t20170511\\_22716208.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/11/t20170511_22716208.shtml); *Zhang Hongpei, Chu Daye*. Belt, Road boosts world cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046322.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/ 10); Cooperation grows between China, B&R countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content\\_29491417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm).

<sup>633</sup> За первые три квартала 2017 г. объем товарооборота между Китаем и странами, прилегающими к «поясу и пути», достиг 785,9 млрд долл., увеличившись на 15 % по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. За период с января по сентябрь 2017 г. объем китайских ПЗИ, направленных на экономическое развитие стран «пояса и пути», составил 9,6 млрд долл., с этими государствами были подписаны новые договоры на выполнение подрядных работ общей стоимостью в 96,72 млрд долл. Страны «пояса и пути» создали в Китае 2893 новых предприятий, а объем ПЗИ этих стран в КНР составил 4,24 млрд долл. (Trade between China, Belt and Road countries up 15 pct. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/02/content\\_41836829.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/02/content_41836829.htm)).

<sup>634</sup> *Zhang Xiaomin (Chinadaily.com.cn)*. Annual trade along Belt and Road exceeded \$953 billion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content\\_28669878.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content_28669878.htm).

<sup>635</sup> *Чжоу Тао*. Шелковый путь: возможности и будущее. // Китай. 2016. № 12 (132). С. 43; Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28217780.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28217780.htm).

<sup>636</sup> *Oswald Chan*. Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: [epaper/2017-02/16/content\\_28226306.htm](http://epaper/2017-02/16/content_28226306.htm); Trade, investment cooperation robust along Belt and Road. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1044492.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/4/27).

<sup>637</sup> *Jing Shuiyu (China Daily)*. Firms urged to sign up to Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content\\_28155817.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content_28155817.htm).

<sup>638</sup> Объем прямых инвестиций Пекина в страны вдоль «пояса и пути» в 2016 году вырос почти на 30 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0531/c31518-9222136.html>; *Liu Xuan (China daily.com.cn)*. Step-by-step to enter Belt and Road markets. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34366474.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34366474.htm).

<sup>639</sup> China's Investment in Belt and Road Countries Up 38.6 Percent. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160922\\_800068048.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160922_800068048.html); *Zhao Tingting (Chinadaily.com.cn)*. B&R initiative an impetus for Chinese companies' overseas expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2017-04/28/content\\_29134610.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2017-04/28/content_29134610.htm); Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330843.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm).

<sup>640</sup> Belt and Road to save Chinese financial institutions 9.6 bln yuan in taxes. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/12-11/198793.shtml>; Belt and Road Initiative drives China's opening up. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/21/content\\_40330001.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/21/content_40330001.htm).



<sup>641</sup> Belt and Road Initiative to reshape world economy, expert says. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content\\_28078339.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content_28078339.htm); Экономическое обозрение: Инициатива «пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/24/content\\_40345949.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/24/content_40345949.htm); Belt and Road Initiative opens new era of global cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content\\_29096953.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content_29096953.htm).

<sup>642</sup> *Jing Shuiyu (China Daily)*. Firms urged to sign up to Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content\\_28155817.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/10/content_28155817.htm).

<sup>643</sup> *Zhong Sheng (People's Daily)*. Op-ed: Expectations run high on Belt and Road forum for international cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0119/c90000-9169276.html>; Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content\\_28217780.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28217780.htm); Экономическое обозрение: Инициатива «пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content\\_40345949.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content_40345949.htm); *He Wei (China Daily)*. ODI gets a boost from Belt and Road. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0318/c90000-9191980.html>; *Li Bin (People's Daily Online)*. Chinese companies invest over \$60 billion in countries along Belt and Road route. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0512/c90000-9214505.html>; President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm).

<sup>644</sup> China's M&A activities grow fast in B&R region: report. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/03/content\\_29604703.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/03/content_29604703.htm); *Jing Shuiyu (China Daily)*. B&R infrastructure growth on target. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content\\_29585098.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585098.htm).

<sup>645</sup> *Chu Daye*. AIIB approves new loans. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1040031.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/29); Contract on building high-speed train project signed in Indonesia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content\\_28798062.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28798062.htm).

<sup>646</sup> Belt and Road Initiative — idea from China but belongs to whole world. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/17/content\\_28596217.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/17/content_28596217.htm).

<sup>647</sup> *Чжао Лэй*. «Пояс и путь» и два юбилея // Китай. 2017. № 11 (145). С. 37; *Chen Qiqing*. China's Growth Powers World Economy. China's development creates opportunities for the world. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201710/t20171022\\_800107939.html](http://www.bjreview.com/Business/201710/t20171022_800107939.html); Chinese Markets Open Wider. Foreign firms are taking the opportunity offered by China's more-open economy. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201711/t20171120\\_800110367.html](http://www.bjreview.com/Business/201711/t20171120_800110367.html).

<sup>648</sup> China to import \$8 trillion worth of goods in 5 years. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215214.html>; *Deng Yaqing*. Business as Unusual. Beijing meeting sees new progress in trade connectivity. URL: <http://www.bjreview.com>.

com/Business/201705/t20170522\_800096781.html; Belt and Road Initiative vital to boost ASEAN's connectivity: Cambodian official. URL: [http://o53xo.mnugs3tbmrqw s3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/business/2017-11/16/content\\_34597536.htm](http://o53xo.mnugs3tbmrqw s3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/business/2017-11/16/content_34597536.htm); China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/13/content\\_41885145.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm).

<sup>649</sup> *Zhang Huizhong (People's Daily)*. China's outbound investment maintains relatively high growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0226/c90000-9182732.html>.

<sup>650</sup> *Meng Chun*. PPP Model Is Adaptable to the One Belt and One Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content\\_28323397.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content_28323397.htm).

<sup>651</sup> Chinese envoy on key achievements along Belt and Road in 2016. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content\\_28490097.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28490097.htm).

<sup>652</sup> *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170109\\_800084922.html](http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170109_800084922.html).

<sup>653</sup> *Luo Wangshu (China Daily)*. Infrastructure connectivity key to growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/15/content\\_29346684.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/15/content_29346684.htm).

<sup>654</sup> *Luo Wangshu (China Daily)*. More air routes link places along Belt, Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content\\_34508707.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508707.htm).

<sup>655</sup> *Liu Ying*. Is China's Investment Environment Deteriorating? URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170327\\_800092177.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170327_800092177.html).

<sup>656</sup> *Zhong Nan, Jing Shuiyu (China Daily)*. Industrial upgrade spurs foreign trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/11/content\\_28168489.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/11/content_28168489.htm); China to check capacity-eliminating efforts in cement, glass industries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/11/content\\_28169512.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/11/content_28169512.htm); Стратегия «один пояс, один путь» придает стимул развитию внешней торговли Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/18/content\\_40312858.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/18/content_40312858.htm).

<sup>657</sup> *Hu Weijia*. Chinese firms should start exporting managerial experience as well as technology. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1030557.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/1/24); *Zhong Nan, Ouyang Shijia (China Daily)*. China sees faster trains ahead. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content\\_28120178.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm); *Tim Collard*. Li Keqiang gives new impetus to the Belt & Road project. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/17/content\\_40469976.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/17/content_40469976.htm); *Xiao Xin*. India's protectionist stance toward China hinders its rail network revamp efforts. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1039791.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/27).

<sup>658</sup> Risks on Belt & Road loans controllable. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content\\_40792340.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content_40792340.htm).

<sup>659</sup> *Xie Jun, Huang Ge*. Indonesian rail project 'on track'. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/966455.shtml> (дата обращения: 01.04.2017).

<sup>660</sup> *Jing Shuiyu, Zhong Nan (China Daily)*. Indonesian rail project kicks off. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28810172.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28810172.htm); *Zhong Nan (China Daily)*. SOEs to take lead role along Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content\\_29258516.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content_29258516.htm); *Deng Yaqing*. Setting Sail to Go Further. Chinese enterprises initiate another round of going global. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201706/t20170605\\_800097573.html](http://www.bjreview.com/Business/201706/t20170605_800097573.html).

<sup>661</sup> China pledges 40 bln USD for Silk Road Fund. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-11/08/c\\_133774993\\_2.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-11/08/c_133774993_2.htm); A New Vision for A Dynamic Asia Through Joint Efforts. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content\\_24107586.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content_24107586.htm).

<sup>662</sup> Silk Road Fund, General Electric set up energy infrastructure investment platform. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content\\_34355338.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content_34355338.htm).

<sup>663</sup> China to spend more in western regions. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/14/content\\_40288554.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/14/content_40288554.htm); Birth and growth of Silk Road Fund. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/24/content\\_29474450.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/24/content_29474450.htm).

<sup>664</sup> Policy banks to lead Silk Road infrastructure fund. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/05/t20161105\\_3852858.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/05/t20161105_3852858.shtml); Belt and Road Initiative opens new era of global cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content\\_29096953.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2017-04/26/content_29096953.htm).

<sup>665</sup> Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046933.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/15).

<sup>666</sup> Xi calls for joint efforts to turn Belt and Road into path for peace, prosperity. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215323.html>; China to contribute additional 100 billion RMB to Silk Road Fund: Xi. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215105.html>; Chinese president's speech at Belt & Road forum wins broad approval overseas. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046874.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/14).

<sup>667</sup> Silk Road Fund sustainable, 100 billion RMB funding not aimed at buying influence. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0515/c90000-9215835.html>; Xi launches Belt and Road forum to map out new global vision. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515\\_22799792.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515_22799792.shtml); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm).

<sup>668</sup> *Galvan B.* China Belts out Globalization. How the Silk Road development initiative may upend the global status quo. URL: [http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522\\_800096725.html](http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522_800096725.html).

<sup>669</sup> Experts say «Maritime Silk Road» will stimulate economic potential of developing countries. <http://en.people.cn/business/n/2017/0209/c90778-8848205.html>; *Liu Xuan (Chinadaily.com.cn)*. Step-by-step to enter Belt and Road markets. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34366474.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34366474.htm).

<sup>670</sup> Special fund set up for «Belt and Road Initiative» international cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/SAFEA/2017-02/10/content\\_28164530.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/SAFEA/2017-02/10/content_28164530.htm).

<sup>671</sup> *Liu Ying.* More Globalized and Opened Up. The Belt and Road Initiative advances economic globalization and China's further opening up. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508\\_800095605.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508_800095605.html).

<sup>672</sup> *Чжан Гаоли:* Китай упростит доступ для иностранных инвестиций. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0325/c31518-9194974.html>.

<sup>673</sup> Во-первых, организация новых пограничных переходов; во-вторых, открытие информационной платформы 95306 для трансграничных мультимодальных грузовых перевозок; в-третьих, создание информационной платформы по организации движения контейнеров с замороженным грузом; в-четвертых, развитие системы страхования грузов во время всего процесса железнодорожных и автомобильных перевозок; в-пятых, разработка унифицированных пакетов сопроводительных документов (договора между отправителем груза и железными дорогами, транспортной железнодорожной электронной накладной, дорожной ведомости, сопровождающей груз в пути); в-шестых, поиск возможности организации и ускорения стыковки с ширококолейным железными дорогами с целью снижения стоимости логистики; в-седьмых, совершенствование форм и методов эксплуатационной работы (оптимальное управление вагонопотоками с целью концентрации перевозок на линиях с высоким техническим оснащением и, следовательно, с более низкой себестоимостью); в-восьмых, улучшение качества использования подвижного состава и постоянных устройств и увеличение объема перевозок за счет развития маркетинговой деятельности; в-девятых, разработки схем совместного движения по всему маршруту ЭППП; в-десятых, открытие новых транспортных коридоров (Committee aims to further improve China-Europe rail freight services. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/26/content\\_40901179.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/26/content_40901179.htm); Trains to better support Belt, Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527\\_23265881.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527_23265881.shtml)).

<sup>674</sup> «Один пояс, один путь» снижает себестоимость и сокращает время движения железнодорожных рейсов Китай—Европа. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/27/content\\_40909828.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/27/content_40909828.htm); Committee aims to further improve

China-Europe rail freight services. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/26/content\\_40901179.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/26/content_40901179.htm)

<sup>675</sup> Количество товарных поездов, отправленных в рамках маршрута Китай-Европа, превысило отметку в 6 тыс. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content\\_50063797.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content_50063797.htm).

<sup>676</sup> В Шанхае учрежден Центр по исследованию морского Шелкового пути 21-го века. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1125/c31518-9296951.html>.

<sup>677</sup> *Jiang Xueqing (China Daily Europe)*. Big banks diversify as profits slow. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-04/08/content\\_24365613.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-04/08/content_24365613.htm).

<sup>678</sup> China to invest heavily in Belt and Road countries. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0513/c90000-9214682.html>.

<sup>679</sup> ЭККЦЗА связывает Китай с Аравийским полуостровом и фактически повторяет маршрут древнего Шелкового пути. ЭККЦЗА берет начало в СУАР, проходит через Центральную Азию и выходит к Персидскому заливу, побережью Средиземного моря и к Аравийскому полуострову. Он пересекает 5 стран Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан) и 17 стран и регионов Западной Азии, включая Иран, Саудовскую Аравию и Турцию.

<sup>680</sup> План строительства КПЭК предложил премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в мае 2013 г. во время визита в Пакистан. Коридор протяженностью около 3 тыс. км берет начало в Кашгаре (СУАР) и заканчивается в пакистанском порту Гвадар. КПЭК связывает «Экономический пояс Шелкового пути» на севере с «Морским Шелковым путем 21-в.» на юге и состоит из сети автомобильных и железных дорог, трубопроводов и оптоволоконных кабелей (Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm)).

<sup>681</sup> Идея строительства ЭКБККИМ была озвучена Китаем и Индией во время визита Ли Кэцяна в Индию в мае 2013 г. Целью строительства ЭКБККИМ является соединение рынков Китая и Индии и усиление региональной взаимосвязанности. В декабре 2013 г. в Куньмине состоялось первое заседание совместной рабочей группы по строительству ЭКБККИМ, на котором стороны подписали предварительный план по строительству ЭКБККИМ, который определял механизм сотрудничества между правительствами 4 стран. ЭКБККИМ объединяет китайскую пров. Юньнань, Бангладеш, Мьянму и штат Бихар на севере Индии с общим населением в 440 млн человек (Xi's upcoming visit to lift bilateral ties to new level. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-10/13/content\\_39480114.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-10/13/content_39480114.htm); Full text: Report on China's economic, social development plan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0317/c90000-9191905-4.html>; Bangladesh approves China-funded elevated expressway project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/25/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/25/content_33211027.htm)).

t\_33690544.htm; *Zhang Hui*. FM proposes China-Myanmar economic corridor. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076202.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20).

<sup>682</sup> Руководство Китая выдвинуло идею строительства КМРЭК в сентябре 2014 г. во время трехсторонней встречи лидеров Китая, Монголии и России в Душанбе. 23 июня 2016 г. руководители трех стран утвердили программу создания КМРЭК, которая стала первым многосторонним планом сотрудничества по формированию части «пояса и пути». КМРЭК включает в себя две ключевые транспортные артерии. Одна из них протянется от китайского региона Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй через Хух-Хото до Монголии и РФ, а другая пройдет через китайские города Далянь, Шэньян, Чанчунь, Харбин и Маньчжоули до российской Читы. В рамках этого коридора намечено 7 направлений сотрудничества. А именно: развитие транспортной интеграции и укрепление взаимосвязанности, строительство портов, развитие таможенной, пограничной и карантинной инспекции, строительство производственных мощностей и развитие инвестиционного сотрудничества, расширение торговли, укрепление культурных и гуманитарных обменов, защита окружающей среды, укрепление и расширение сотрудничества приграничных регионов. Основное внимание будет сосредоточено на строительстве транспортной инфраструктуры (Full text: Report on China's economic, social development plan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0317/c90000-9191905-4.html>).

<sup>683</sup> ЭККПИК проходит от региона дельты р. Чжуцзян на запад вдоль скоростной автомагистрали Наньчун—Гуанъань и ВСЖД Наньнин—Гуанчжоу, а затем следует через города Наньнин и Пинсян до Ханоя и Сингапура. Сухопутный мост связывает Китай с полуостровом Индокитай, проходит через Вьетнам, Лаос, Камбоджу, Таиланд, Мьянму и Малайзию и призван стимулировать развитие сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН (*Ван Ивэй*. Инициатива «один пояс, один путь» интенсифицирует мировое развитие. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/20/content\\_50064606.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/20/content_50064606.htm); *Song Qingrun* (*China Daily*). Economic corridor could stabilize region. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content\\_34882031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content_34882031.htm)).

<sup>684</sup> Монголия выдвинула план «Степной путь», Индия провозгласила инициативу «Операция Муссон», Туркменистан выступил с планом «Возрождение Великого Шелкового пути», Южная Корея выдвинула «Евразийскую инициативу», Вьетнам предложил создание «Двух коридоров и одного круга». Все эти проекты и планы тесно связаны с китайской инициативой «пояса и пути» (Совместное строительство «одного пояса, одного пути», совместное разделение дивидендов от развития Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/31/content\\_40534568.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/31/content_40534568.htm); Экономические коридоры в рамках инициативы «Пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0510/c31518-9213107.html>; Chi-

nese Markets Open Wider. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201711/t20171120\\_800110367.html](http://www.bjreview.com/Business/201711/t20171120_800110367.html)).

<sup>685</sup> Cooperation grows between China, B&R countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content\\_29491417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm).

<sup>686</sup> Boosting the Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/27/content\\_27186658.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/27/content_27186658.htm); Birth and growth of Silk Road Fund. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/24/content\\_29474450.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/24/content_29474450.htm); *Zhang Hongpei, Chu Daye*. Belt, Road boosts world cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046322.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/10).

<sup>687</sup> Остаток задолженности по кредитам, выданным Импортно-экспортным банком Китая для реализации проектов «выхода за рубеж», вырос в 2016 году на 17 % URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0130/c31518-9172540.html>; China Exim Bank helps China firms go global. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/29/content\\_40196610.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/29/content_40196610.htm); Risks on Belt & Road loans controllable. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content\\_40792340.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content_40792340.htm); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm).

<sup>688</sup> *Deng Yaqing*. Business as Unusual. Beijing meeting sees new progress in trade connectivity. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522\\_800096781.html](http://www.bjreview.com/Business/201705/t20170522_800096781.html); *Cai Xiao (China Daily)*. CDB to fund B&R projects worth \$36b in three years. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/03/content\\_29601738.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/03/content_29601738.htm).

<sup>689</sup> *Zhong Nan (China Daily)*. Outbound non-financial direct investments up 44 %. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/17/content\\_27972957.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/17/content_27972957.htm); Экономическое обозрение: инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content\\_40345949.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content_40345949.htm); *Jing Shuiyu (China Daily)*. B&R infrastructure growth on target. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content\\_29585098.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585098.htm).

<sup>690</sup> Top 5 countries cooperating with China in Belt and Road Initiatives. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017top10/2017-11/01/content\\_27232719\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017top10/2017-11/01/content_27232719_4.htm).

<sup>691</sup> *Song Qingrun (China Daily)*. Economic corridor could stabilize region. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content\\_34882031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content_34882031.htm).

<sup>692</sup> *Wang Yiqing (China Daily)*. Russia, Kazakhstan lead list of 64 based on index of countries' performance in five key sectors. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017cnrforum/2017-10/29/content\\_27212092.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017cnrforum/2017-10/29/content_27212092.htm).

<sup>693</sup> Belt and Road Initiative website launched. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/21/content\\_28630852.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/21/content_28630852.htm).

<sup>694</sup> Китай запустил государственный официальный веб-сайт «пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0322/c31518-9193372.html>.

<sup>695</sup> Belt and Road Initiative boosts rail tech exports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/29/content\\_22310679.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/29/content_22310679.htm); China's railway giants growing steadily at home, looking overseas for high-value deals. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0331/c90000-9038538.html>.

<sup>696</sup> Belt and Road driving growth, creating jobs, says minister. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/24/content\\_37858746.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/24/content_37858746.htm); China to push exports of railway, nuclear power products. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1128/c90778-8842618.html>; China plans 'smart trains' to take on global rail companies. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/10/content\\_37985866\\_1.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/10/content_37985866_1.htm); Contract on building high-speed train project signed in Indonesia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content\\_28798062.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28798062.htm); The incredible Chinese high-speed rail. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content\\_33040962.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/09/content_33040962.htm).

<sup>697</sup> CRRC goes full steam ahead abroad. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/17/content\\_40467145.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/17/content_40467145.htm).

<sup>698</sup> Доля Японии в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции в 2015 г. равнялась 7,7, РК — 9,4 % (China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content\\_37449717.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm)).

<sup>699</sup> China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content\\_37449717.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm).

<sup>700</sup> Россия стала второй в мире по экспорту оружия. URL: <http://www.rg.ru/2015/12/27/orujie-site.html> (дата обращения: 27.12.2015).

<sup>701</sup> China to spend \$438b on rail network in the next five years. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content\\_22523573.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content_22523573.htm); Россия приняла на вооружение отдельные образцы лазерного оружия. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3053946> (дата обращения 21.12.2016); Rail manufacturers target US\$ 102b in sales within 5 years. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/19/content\\_37108408.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/19/content_37108408.htm); Спрос рождает вооружение. Экспорт российской военной техники бьет рекорды. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3249489> (дата обращения: 23.03.2017); *Zhong Nan (China Daily)*. SOEs to take lead role along Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content\\_29258516.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content_29258516.htm).

<sup>702</sup> Rail giants gain from «going global» strategy. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/04-01/160150.shtml>; CRRC eyes big overseas contracts. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content\\_40142829.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content_40142829.htm).



<sup>703</sup> Стратегия «Сделано в Китае 2025» представляет собой дорожную карту развития, разработанную для первого десятилетия, когда Китай по основным показателям должен вплотную приблизиться к лидерам мирового промышленного производства, а доля продукции инновационных отраслей в ВВП должна увеличиться с 10 % в 2016 г. до 15 % в 2025 г. и обеспечить продвижение на мировых рынках китайских брендов и торговых марок. Основными лозунгами станут: переход от «сделано в Китае» к «произведено в Китае», от «китайской скорости» к «китайскому качеству», от «китайской продукции» к «китайским брендам» (China should intensify efforts to implement Made in China 2025: premier. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/24/content\\_27763612.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/24/content_27763612.htm)).

<sup>704</sup> *Zhong Nan*. Railway companies on track to haul the world. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/28/content\\_24126957\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/28/content_24126957_2.htm); *Zhong Nan, Fan Feifei, Liu Mingtai (China Daily)*. CRRC on the fast track for global expansion. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/08/content\\_29661737.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/08/content_29661737.htm).

<sup>705</sup> В 2015 г. объем мирового рынка продажи вооружения равнялся 80 млрд долл., из которых 40 млрд долл. приходилось на США (US dominates global weapons market, ranks first in sales. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026309.shtml> (Source: Sputniknews Published: 2016/12/29)).

<sup>706</sup> *Du Xiaoying (China Daily)*. CRRC seeks more US rail deals after landing Chicago order. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/13/content\\_24489478.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/13/content_24489478.htm).

<sup>707</sup> CRRC seeks more US rail deals. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/13/content\\_38232720.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/13/content_38232720.htm).

<sup>708</sup> *Zhang Yu (China Daily)*. HeSteel's capacity cuts reflect move toward sector change. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-08/12/content\\_26444156.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-08/12/content_26444156.htm); *Zhong Nan (China Daily)*. Returns rising from manufacturing ODI. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/19/content\\_27704211.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/19/content_27704211.htm); *Zhang Hongpei, Chu Daye*. Belt, Road boosts world cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046322.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/10).

<sup>709</sup> *Wang Yanfei*. Boao forum calls for more support in infrastructure. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content\\_24086713.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content_24086713.htm); Международное сотрудничество в области производственных мощностей открывает новые горизонты в строительстве «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/16/content\\_38038427.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/16/content_38038427.htm); *Hu Weijia*. Closer manufacturing ties with China could help boost slowing Vietnam economy. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026254.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/29); *Li Jiangang*. Beijing-Hanoi ties need grand strategies. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1028354.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/1/11); China, Kyrgyzstan

enhance cooperation on production capacity, security. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/video/2016-11/03/c\\_135802780.htm](http://news.xinhuanet.com/english/video/2016-11/03/c_135802780.htm).

<sup>710</sup> Пров. Хэбэй является крупнейшим в КНР производителем чугуна и стали (около 25 % объема производства в стране) и главным источником загрязнения окружающей среды региона Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй и Центрального Китая. В 2016 г. власти провинции сократили свои мощности по производству стали на 60 млн т, в 2017 г. планируют уменьшить эти мощности еще на 32 млн т. Также в планы местного правительства входит сокращение мощностей по производству цемента на 61 млн т (Beijing maintains orange alert for air pollution. URL: [http://www.china.org.cn/china/2017-01/02/content\\_40024245.htm](http://www.china.org.cn/china/2017-01/02/content_40024245.htm); Hebei vows to meet capacity reduction targets in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/08/content\\_40062995.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/08/content_40062995.htm); Smog-stricken Hebei to cut steel, iron capacity in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/22/content\\_40154112.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/22/content_40154112.htm)).

<sup>711</sup> *Yang Ziman, Zhang Yu (China Daily)*. Experts welcome Hesteel's Serbian steel buy. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/20/content\\_24685288.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/20/content_24685288.htm).

<sup>712</sup> Chinese company buy loss-making Serbian steel plant. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/19/content\\_38273643.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/19/content_38273643.htm); *Ma Jingjing, Wang Cong (Global Times: 2016.04.07)*; Steelmakers hit hard by overcapacity, lower prices. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/977665.shtml>; Serbian steel mill ends 7-year loss after Chinese takeover. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011027.htm).

<sup>713</sup> *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170109\\_80008492\\_2.html](http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170109_80008492_2.html).

<sup>714</sup> *Hu Weijia*. Closer manufacturing ties with China could help boost slowing Vietnam economy. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026254.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/29).

<sup>715</sup> *Li Yan (People's Daily Online)*. Chinese investment in India hits \$1.06 billion in 2016. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0215/c90000-9178440.html>.

<sup>716</sup> Chinese steel giant to invest \$2.13b in mega Bangladesh-China project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35134393.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35134393.htm).

<sup>717</sup> В Бангладеш стартовала мощнейшая для страны угольная ТЭС, построенная китайским предприятием. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/15/content\\_50061351.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/15/content_50061351.htm).

<sup>718</sup> «Экономический пояс Шелкового пути» и «Нурлы жол» отражают единство казахстанского и китайского народов — казахстанский политолог. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/03/content\\_39627866.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/03/content_39627866.htm); Визиты премьера Ли Кэцзяна: 4 страны за 8 дней. URL: <http://russian.china.org.cn/exclu>

sive/txt/2016-11/03/content\_39630560.htm; Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330843.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm); *Xie Yahong*. Construction Cooperation. Belt and Road projects bring concrete benefits to Aktogay in Kazakhstan. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170509\\_800095678.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170509_800095678.html).

<sup>719</sup> *Hu Weijia*. CPEC positive influence on Pakistan's economy an example for all B&R countries. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1042384.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/ 13); *Bai Shi*. A Boost to Regional Economies. The construction of the China-Pakistan Economic Corridor accelerates. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505\\_800095487.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505_800095487.html).

<sup>720</sup> *Luo Weiteng (HK Edition)*. SMEs urged to join Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2017-03/16/content\\_28573841.htm](http://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2017-03/16/content_28573841.htm).

<sup>721</sup> Belt and Road Initiative to reshape world economy, expert says. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content\\_28078339.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content_28078339.htm).

<sup>722</sup> В плане создания ЭПШП, разработанным ГКРР, были определены 5 направлений реализации проекта. Кроме создания разветвленной интеграционной транспортно-логистической инфраструктуры, план создания ЭПШП подразумевает работу и по другим направлениям, которые включают следующие задачи. 1. Упрощение и ликвидация торговых барьеров, унификация и упрощение таможенных, визовых и других процедур с целью стимулирования предпринимательской деятельности и расширение масштабов экономического сотрудничества между странами; 2. Увеличение объемов международного торгового и инвестиционного сотрудничества, создание зон свободной торговли в тех регионах, через которые будет проходить ЭПШП; 3. Расширение валютных свопов и увеличение доли взаимной торговли в национальных валютах (в первую очередь, в юанях). А в перспективе добиться превращения национальной валюты КНР в региональную валюту, способную в расчетах потеснить позиции ведущих мировых валют; 4. Последнее направление носит гуманитарный характер и называется «обмены между людьми», предлагающее расширение контактов в таких областях, как туризм, здравоохранение, культура и искусство, наука и образование. Предполагается расширение контактов по линии неправительственных, молодежных, партийных, парламентских и иных общественных структур (*Liu Ying*. Is China's Investment Environment Deteriorating? URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170327\\_800092177.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170327_800092177.html); *Fang Zhenghui*. Foundations of the Road. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170522\\_800096724.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170522_800096724.html); 7 ways China will promote the Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/15/content\\_29359627.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2017-05/15/content_29359627.htm); *Cai Xiao, Li Xiang (China Daily)*. RMB use to grow in Belt, Road economies. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/07/content\\_29645681.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/07/content_29645681.htm)).

<sup>723</sup> В период 2016—2017 гг. китайские авиалинии запустили 70 новых международных авиационных маршрутов, в основном в РФ, страны ЦА и ЮВА (*Luo Wangshu (China Daily)*). Airlines to expand with Belt & Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content\\_28675124.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content_28675124.htm)).

<sup>724</sup> Планы «пояса и пути» на образном китайском языке провозглашаются как «дун вэнь, бэй цян, си цзинь, нань ся» (стабильность на востоке, опора на север, движение на запад, спуск на юг). Под северным и западным направлениями китайское руководство подразумевает РФ, страны ЦА и Европы (ЭПШП), под западным и южным направлениями — страны ЮВА и АТР (МШП 21-в.).

<sup>725</sup> В 1997 г. по инициативе АБР (Азиатский банк развития) была создана программа РЭСЦА (программа регионального экономического сотрудничества Центральной Азии). В программу РЭСЦА входят Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Азербайджан, Афганистан, Монголия и Пакистан. В качестве партнеров в РЭСЦА участвуют такие международные организации, как АБР (Азиатский банк развития), ВБ (Всемирный банк), МВФ (Международный валютный фонд), ПРООН (Программа развития Организации Объединенных Наций), ЕБРР (Европейский банк реконструкции и развития) и ИБР (Исламский банк развития). С 2001 по 2015 гг. в рамках программы РЭСЦА было реализовано более 100 проектов в области развития совместной транспортной инфраструктуры общей стоимостью около 15 млрд долл. Программа РЭСЦА в качестве стратегической задачи провозгласила курс на превращение в период 2015—2020 гг. региона Центральной Азии в ранг «важнейшего экономического и транспортного коридора» (*China, ADB can tap «belt and road» potential*). URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/22/content\\_34868884.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/22/content_34868884.htm)).

<sup>726</sup> Очевидное соперничество разворачивается между Россией и Казахстаном за маршруты транзита. Значительные отрезки Транссиба попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках сотрудничества с Китаем построил новые железнодорожные ответвления, чтобы обеспечить прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию РФ. В 2002 г. была построена линия Аксу—Делеген, а в 2004 г. — участок Хромтау—Алтынсарин, что избавило казахстанский грузопоток от необходимости пересекать две государственные границы. Новая железнодорожная конфигурация дала возможность направить по внутренней казахстанской сети часть грузов, ранее перевозимых по железнодорожной сети РФ (*Харламова Ю.А.* Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России // Проблемы национальной стратегии. 2012. № 1 (10). С. 120-121).

<sup>727</sup> New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content\\_37123402.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content_37123402.htm); A New Vision for A Dynamic Asia

Through Joint Efforts. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content\\_24107586.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content_24107586.htm)

<sup>728</sup> *Cui Jia, Ren Qi (China Daily)*. Uzbekistan backs Silk Road Economic Belt. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/10/content\\_17574282.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/10/content_17574282.htm).

<sup>729</sup> China, Tajikistan agree to boost pragmatic cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/0914/c90000-8782351.html>.

<sup>730</sup> Представитель МИД Индии *Гонал Баглай* заявил, что «объединяющие проекты должны реализовываться способом, который уважает суверенитет и территориальную целостность других стран». Таким образом, дипломатическое ведомство выразило несогласие с практикой реализацией КПЭК, маршрут которого должен пройти через Хунджеабский перевал по спорной территории Гилгит-Балтистан, являющейся самой северной административной единицей Пакистана (часть бывшего княжества Джамму и Кашмир). Согласно мнению индийской стороны, территория Гилгит-Балтистан — это часть Кашмира, оккупируемого Пакистаном. Поэтому принадлежность территории является предметом спора между Индией и Пакистаном (*Palit A. Why India Should Rethink Belt and Road. The world's two most populated countries need dialogue to iron out differences*. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Opinion/201705/t20170527\\_800097143.html](http://www.bjreview.com.cn/Opinion/201705/t20170527_800097143.html)).

<sup>731</sup> Согласно прогнозу экспертов ВБ и ОЭСР, с 2010 по 2030 г. на развитие мировой транспортной инфраструктуры потребуются инвестиции общим объемом 55 трлн долл. (*Bai Shi. Free Trade for the Future*. URL: [http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2016-10/31/content\\_648380\\_4.htm](http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2016-10/31/content_648380_4.htm); *Galvan B. China Belts out Globalization. How the Silk Road development initiative may upend the global status quo*. URL: [http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522\\_800096725.html](http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522_800096725.html)).

<sup>732</sup> *Bai Shi. Free Trade for the Future*. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration. URL: [http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2015-10/31/content\\_648380\\_4.htm](http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2015-10/31/content_648380_4.htm); *Deng Yaqing. Building Asia's Future*. The AIB seeks to stoke growth in Asian countries through infrastructure construction. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115\\_800085413.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115_800085413.html).

<sup>733</sup> Экономическое обозрение: зоны международного сотрудничества становятся важной опорой для реализации инициативы «пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0328/c31518-9196024.html>; *Jing Shuiyu (China Daily)*. Construction firms plan major global infrastructure projects. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content\\_29630173.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29630173.htm).

<sup>734</sup> *Ю Шаньшань*. АБИИ и новые надежды Азии // Китай. 2015. № 5. С. 28.

<sup>735</sup> China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/0917/c90883-8783570.html>; Asia-Pacific serves as engine of global development. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_342](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_342)

74367.htm; China vigorously propels free trade across Asia-Pacific. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34192302.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34192302.htm).

<sup>736</sup> *Chen Ran*. Empowerment Through Infrastructure. The proposed Asian infrastructure investment bank will help improve regional connectivity and strengthen economic cooperation. URL: [http://www.bjreview.com.cn/special/2016-07/21/content\\_631262.htm](http://www.bjreview.com.cn/special/2016-07/21/content_631262.htm).

<sup>737</sup> *Zhao Xiaomin*. A bank that will realize inclusive development. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/05-22/115311.shtml>.

<sup>738</sup> AИIB good for region, good for the world. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/04/content\\_18863789.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/04/content_18863789.htm); *Deng Yaqing*. Building Asia's Future. The AИIB seeks to stoke growth in Asian countries through infrastructure construction. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115\\_800085413.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115_800085413.html).

<sup>739</sup> Основанный в Маниле в 1966 г. и объединяющий 67 стран-членов АБР утроил объем своих капиталов с 55 млрд до 165 млрд долл. в 2009 г. На развитие инфраструктуры в Азии АБР ежегодно может позволить себе выдачу кредитов в объеме лишь 13 млрд долл. (Empowerment Through Infrastructure. URL: [http://www.bjreview.com.cn/special/2014-07/21/content\\_631262.htm](http://www.bjreview.com.cn/special/2014-07/21/content_631262.htm)). Активы ВБ, объединяющего 188 стран-членов, составляют 223 млрд долл., а ежегодно он может позволить выделять лишь 7 млрд долл. на развитие инфраструктуры в Азии. Активы АБИИ будут составлять 2/3 размера активов АБР и 2/5 активов ВБ (AИIB open to countries committed to Asian, global development. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-10/24/content\\_18799133.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-10/24/content_18799133.htm); AИIB: A Dream Provider. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170204\\_800086419.html](http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170204_800086419.html)).

<sup>740</sup> *Zhang Monan*. A Route for Asia-Europe Financial Cooperation. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201604/t20160425\\_800055201.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201604/t20160425_800055201.html).

<sup>741</sup> *Bai Shi*. Free Trade for the Future. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-10/31/content\\_648428\\_4.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-10/31/content_648428_4.htm); AИIB: A Dream Provider. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170204\\_800086419.html](http://www.bjreview.com/Business/201702/t20170204_800086419.html).

<sup>742</sup> AИIB pivotal in promoting Asia-Pacific connectivity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content\\_22476694.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content_22476694.htm); *Чжан Юньпин*. Сотрудничество нового типа // Китай. 2017. № 5 (139). С. 28—29.

<sup>743</sup> *Yuan Yuan*. The Tale of a Bank. New multilateral financial institution initiated by China shoulders high expectations. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Current\\_Issue/Editor\\_Choice/201601/t20160125\\_800047548.html](http://www.bjreview.com.cn/Current_Issue/Editor_Choice/201601/t20160125_800047548.html).

<sup>744</sup> Из выступлений руководителей КНР разного уровня и сообщений китайской прессы складывается впечатление, что основной упор в своей деятельности АБИИ будет уделять инфраструктурному развитию в Азиатском регионе (*Deng Yaqing*. Building Asia's Future. The AИIB seeks to stoke growth in Asian countries

through infrastructure construction. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170115\\_800085413.html](http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170115_800085413.html); AIIB committed to providing strong support to ASEAN. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/13/content\\_40804932.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/13/content_40804932.htm); Infrastructure vital to boost socio-economic development in developing countries: AIIB president. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046478.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/11).

<sup>745</sup> *Deng Yaqing*. Building Asia's Future. The AIIB seeks to stoke growth in Asian countries through infrastructure construction. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115\\_800085413.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170115_800085413.html).

<sup>746</sup> *Palit A. (China Daily)*. AIIB is recharging globalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/30/content\\_28732393.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/30/content_28732393.htm).

<sup>747</sup> Exploring AIIB's Inner Mechanisms. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125\\_800047608.html](http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047608.html).

<sup>748</sup> В «Соглашении о создании АБИИ» в общей сложности насчитывается 11 глав и 60 статей, детализирующих режим работы АБИИ, принципы распределения акций среди государств-учредителей, механизм избрания руководящего состава и т.д. В соответствии с «Соглашением» все права банка принадлежат Совету управляющих, который правомочен избирать директора банка, определять и принимать в банк новых стран-участниц (AIIB Chief Rules Out China Veto Power. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160127\\_800047775.html](http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160127_800047775.html)).

<sup>749</sup> В состав членов АБИИ входят не только страны Азиатского региона, но и государства, расположенные за его пределами. Распределение долей стран-участниц происходит в первую очередь с учетом географических различий между ними. В соответствии с принятым порядком, доля азиатских стран и неазиатских распределяется в пропорции 75 и 25 % соответственно. А дальнейшее распределение акций АБИИ происходит согласно размеру ВВП страны-участника (Exploring AIIB's Inner Mechanisms. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125\\_800047608.html](http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047608.html)).

<sup>750</sup> AIIB to lend up to \$15b every year, says top official. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/02/content\\_22598637.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/02/content_22598637.htm).

<sup>751</sup> В ВБ доля США составляет 16,3 %, Китая — 4,9 %; в МВФ доля США равна 16 %, КНР — 6 %; в АБР доля Японии составляет 12,8 %, США — 12,7 %, Китая — 5,5 %.

<sup>752</sup> *Хэ Цзя, Чун Яту*. Первые успехи АБИИ // Китай. 2017. № 2 (136). С. 21; AIIB committed to providing strong support to ASEAN. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/13/content\\_40804932.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/13/content_40804932.htm).

<sup>753</sup> China's legislature ratifies AIIB agreement. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/04/content\\_22370377.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/04/content_22370377.htm); *Galvan B.* China Belts out Globali-

zation. How the Silk Road development initiative may upend the global status quo. URL: [http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522\\_800096725.html](http://www.bjreview.com/World/201705/t20170522_800096725.html).

<sup>754</sup> Germany becomes AIIB's largest non-regional shareholder. URL: <http://en.people.cn/n/2015/1221/c90000-899351.html>.

<sup>755</sup> AIIB shows center of world economic gravity moving east. URL: <http://en.people.cn/business/2015/0630/c90778-8913240.html>.

<sup>756</sup> *Yuan Yuan*. The Tale of a Bank. New multilateral financial institution initiated by China shoulders high expectations. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Current\\_Issue/Editor\\_Choice/201601/t20160125\\_800047548.html](http://www.bjreview.com.cn/Current_Issue/Editor_Choice/201601/t20160125_800047548.html); Информация по АБИИ // Китай. 2017. № 2 (136). С. 23.

<sup>757</sup> AIIB President Jin: Door will remain open for US to join. AIIB President Jin: Door will remain open for US to join. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/16/content\\_27961881.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/16/content_27961881.htm).

<sup>758</sup> AIIB formally established in Beijing. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-12/25/content\\_37397467.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-12/25/content_37397467.htm).

<sup>759</sup> AIIB pivotal in promoting Asia-Pacific connectivity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content\\_22476694.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/17/content_22476694.htm).

<sup>760</sup> AIIB Chief Rules Out China Veto Power. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170927\\_800047775.html](http://www.bjreview.com/Business/201709/t20170927_800047775.html); AIIB operating to the highest int'l standards. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/24/content\\_41942803.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/24/content_41942803.htm).

<sup>761</sup> *Palit A. (China Daily)*. AIIB is recharging globalization. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/30/content\\_28732393.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/30/content_28732393.htm).

<sup>762</sup> *Deng Yaqing*. Building Asia's Future. The AIIB seeks to stoke growth in Asian countries through infrastructure construction. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170115\\_800085413.html](http://www.bjreview.com/Business/201701/t20170115_800085413.html).

<sup>763</sup> Среди них: модернизация приграничных дорог Узбекистана и Таджикистана (27,5 млн долл.), участок скоростной магистрали М-4 Шоркот—Ханевал в Пакистане (100 млн долл.) (*Хэ Цзя, Чун Яту*. Первые успехи АБИИ // Китай. 2017. № 2 (136). С. 22).

<sup>764</sup> AIIB unveils 2017 priorities. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/16/content\\_27971104.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/16/content_27971104.htm).

<sup>765</sup> Integrating New and Old Orders. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201607/t20160711\\_800061996.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201607/t20160711_800061996.html).

<sup>766</sup> Asian regional financial cooperation to bring new growth momentum. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/22/content\\_27140224.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/22/content_27140224.htm).



<sup>767</sup> Специалисты: первая годовщина Азиатского банка инфраструктурных инвестиций увенчалась большими успехами. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/20/content\\_40143828.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/20/content_40143828.htm).

<sup>768</sup> AIIB marches ahead on development path. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/27/content\\_40503785.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/27/content_40503785.htm).

<sup>769</sup> *Chu Daye*. AIIB approves new loans. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1040031.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/29); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm).

<sup>770</sup> АБИИ выдаст кредиты на реализацию инфраструктурных проектов в Индонезии и Бангладеш. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0329/c31518-9196359.html>.

<sup>771</sup> AIIB Open to New Members: FM. URL: [http://www.bjreview.com/World/201604/t20160408\\_800054053.html](http://www.bjreview.com/World/201604/t20160408_800054053.html); Infrastructure vital to boost socio-economic development in developing countries: AIIB president. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046478.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/5/11).

<sup>772</sup> AIIB operating to the highest int'l standards. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/24/content\\_41942803.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/24/content_41942803.htm).

<sup>773</sup> Global Biz Insight: Belt and Road lights up global growth. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-10/20/content\\_39531057.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-10/20/content_39531057.htm); *Fang Zhenghui*. Foundations of the Road. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170522\\_800096724.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170522_800096724.html).

<sup>774</sup> *Li Xiang (Chinadaily.com.cn)*. AIIB welcomes 13 new members, 15 to join the queue. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content\\_28677254.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content_28677254.htm).

<sup>775</sup> Xi's vision offers path to prosperity. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508\\_22598140.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508_22598140.shtml).

<sup>776</sup> *Zheng Xin (China Daily)*. AIIB welcomes 13 new prospective members. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content\\_28658916.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/24/content_28658916.htm).

<sup>777</sup> AIIB approves 13 new applicants, expands membership to 70. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/23/content\\_40493511.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/23/content_40493511.htm).

<sup>778</sup> AIIB expands membership to 77. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content\\_40810335.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content_40810335.htm).

<sup>779</sup> Число членов АБИИ увеличилось до 77. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/13/content\\_40807996.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/13/content_40807996.htm).

<sup>780</sup> AIIB expects to sign 85 members by year's end. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/22/content\\_29438541.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/22/content_29438541.htm).

<sup>781</sup> АИП's first year shows efficiency. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0419/c90000-9167929.html>.

<sup>782</sup> АБИИ выделил приоритеты на 2017 год. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/17/content\\_40118473.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/17/content_40118473.htm); АИП's first year shows efficiency. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0119/c90000-9167929.html>

<sup>783</sup> More than 30 countries waiting to join АИП. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-03/25/content\\_38112634.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-03/25/content_38112634.htm); *Ren Qi (China Daily Europe)*. China, Russia share path to prosperity. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content\\_28749454.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2017-03/31/content_28749454.htm).

<sup>784</sup> Согласно планам китайского руководства, будущий ЭПШП начинается из Китая, откуда будет расходиться по 5 регионам. Во-первых, это 5 стран в Центральной Азии, граничащих с КНР — Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан. Центральная Азия — важнейший регион в плане реализации ЭПШП. Во-вторых, Иран, Ирак, Иордания, Сирия, Саудовская Аравия, Турция и другие страны в Западной Азии. В-третьих, Азербайджан, Грузия, Армения на Кавказе и Украина, Белоруссия, Молдова в Восточной Европе. В-четвертых, Россия, которая частично расположена на пути ЭПШП, и является составной частью данного транспортного маршрута.

<sup>785</sup> Китай и страны Центральной Азии вместе создают великолепный «пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0105/c95181-9163180.html>.

<sup>786</sup> «Belt and Road» Initiative turning point for Chinese economy. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-04/05/content\\_35249612.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-04/05/content_35249612.htm).

<sup>787</sup> Посол Казахстана в КНР Нурышев: Инициатива «пояс и путь» способствует взаимной выгоде и обоюдному выигрышу стран мира. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0606/c31521-9224760.html>.

<sup>788</sup> *Zhao Shengnan, Zhao Yinan, Mo Jingxi (China Daily)*. Pacts to boost economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/29/content\\_17139294.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/29/content_17139294.htm).

<sup>789</sup> China, Kyrgyzstan enhance cooperation on production capacity, security. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/video/2016-11/03/c\\_135802780.htm](http://news.xinhuanet.com/english/video/2016-11/03/c_135802780.htm).

<sup>790</sup> За 25 лет сотрудничество между Китаем и Узбекистаном получило всестороннее развитие — посол Сунь Лицзе. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/04/content\\_40033325.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-01/04/content_40033325.htm).

<sup>791</sup> China-central Asia trade accelerates. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8426220.html>.

<sup>792</sup> Сегодня на границе между СУАР и РФ протяженностью 54 км отсутствуют транспортные пограничные переходы, а внешняя торговля между двумя субъ-

ектами осуществляется через Казахстан или Монголию. Согласно данным таможенной статистики КНР, в 2016 г. товарооборот между СУАР и РФ превысил 2 млрд долл., что составило менее 1 % внешней торговли автономного района (Китайские эксперты призывают как можно скорее создать прямой торговый переход через границу Синьцзяна с Россией. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-12/15/content\\_34831918.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2016-12/15/content_34831918.htm); *Li Fangfang*. One-Way Ticket to Prosperity. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201\\_800111292.html](http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111292.html)).

<sup>793</sup> Объем торговли с 5 странами ЦА составил 70 % общего внешнеторгового оборота Синьцзяна. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/25/content\\_31304664.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/25/content_31304664.htm); В январе—феврале товарооборот китайского Синьцзяна с Казахстаном вырос на 77,9 %. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-03/31/content\\_40536317.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-03/31/content_40536317.htm); *Yin Pumin*. Xinjiang's Rise. Six decades of development makes the autonomous region a prosperous place. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171009\\_800040069.html](http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171009_800040069.html).

<sup>794</sup> Резко увеличивается объем внешнего товарооборота СУАР, продолжительное высвобождение дивидендов «одного пояса, одного пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/31/content\\_41820822.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/31/content_41820822.htm).

<sup>795</sup> Xinjiang aims for financial hub on economic belt. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/09/t20161109\\_3874142.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/09/t20161109_3874142.shtml); *Ren Qi*. Countries look to extend economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content\\_28650979.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content_28650979.htm).

<sup>796</sup> Казахстан остался крупнейшим торговым партнером китайского Синьцзяна. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0306/c31519-9186280.html>; *Li Fangfang*. One-Way Ticket to Prosperity. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201\\_800111292.html](http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111292.html).

<sup>797</sup> *Ma Jingjing*. Banking sector in Xinjiang steps up funding to support Belt, Road projects. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034597.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/23).

<sup>798</sup> Xinjiang foreign trade soars 70 % in first two months. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content\\_28760174.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content_28760174.htm).

<sup>799</sup> Казахстан и Китай увеличат объем железнодорожных перевозок на 33 % в 2017 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0311/c31519-9186222.html>.

<sup>800</sup> Premier Li attends 13th prime ministers' meeting of SCO. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201412/15/t20141215\\_4126509.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201412/15/t20141215_4126509.shtml).

<sup>801</sup> Cargo train linking central Asia, east China begins operation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_toutunhe/2016-11/22/content\\_17250086.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2016-11/22/content_17250086.htm).

<sup>802</sup> Why is the world so interested in Silk Road economic belt?. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8505124.html>; *Chen Yingqun* (*China Daily*). Central

Asia gets closer, boosts trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content\\_29569120.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm).

<sup>803</sup> Китай и Казахстан прилагают совместные усилия к созданию транспортно-логистических коридоров вдоль «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content\\_41581243.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content_41581243.htm).

<sup>804</sup> КНР и Казахстан создадут зону свободной торговли в крупных городах вдоль железных дорог. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2016/0602/c31518-8900903.html>.

<sup>805</sup> Посол Казахстана в КНР Нурышев: Инициатива «пояс и путь» способствует взаимной выгоде и обоюдному выигрышу стран мира. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0606/c31521-9224760.html>.

<sup>806</sup> China, Kazakhstan to bolster economic, industrial capacity co-op. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/07/content\\_20650989\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/07/content_20650989_2.htm); Китайские инвестиции в экономику Казахстана достигают 20 млрд долл. — генконсул КНР в Алматы. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1230/c31518-9161030.html>; Практическое сотрудничество между Китаем и Казахстаном поднялось на новую ступень развития. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/24/content\\_40678334.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/24/content_40678334.htm); У Китая и стран Центральной Азии имеются огромное пространство и широкие возможности для развития сотрудничества в сфере производственных мощностей — эксклюзивное интервью. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/28/content\\_40705087.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/28/content_40705087.htm); Посол Казахстана в Китае предлагает сделать сотрудничество между РК и КНР образцовой моделью взаимодействия в рамках «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-05/10/content\\_40781282.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-05/10/content_40781282.htm); *Xie Yahong*. Construction Cooperation. Belt and Road projects bring concrete benefits to Aktogay in Kazakhstan. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170509\\_800095678.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170509_800095678.html).

<sup>807</sup> Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330843.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm).

<sup>808</sup> Китай и Казахстан укрепляют экономическое сотрудничество в рамках инициативы «пояс и путь». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/12/content\\_41002393.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/12/content_41002393.htm).

<sup>809</sup> Казахстан в ближайшие 4 года инвестирует в транспортную инфраструктуру 11 млрд долл. США. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1201/c31519-9149249.html>; *Bai Shi*. Development Paths Interlace. Kazakhstan's senate chairman applauds the Silk Road Economic Belt's progress. URL: [http://www.bjreview.com/World/201612/t20161212\\_800074390.html](http://www.bjreview.com/World/201612/t20161212_800074390.html).

<sup>810</sup> РК и КНР создают фонд с капиталом в 300 млн долл. для инвестиций в казахстанские проекты. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1102/c31519-9288157.html>.

<sup>811</sup> В фокусе внимания Китая: Китай и Казахстан планируют вместе работать над созданием нового трансевразийского транспортного коридора. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/03/29/c31518-9196358.html>.

<sup>812</sup> Железная дорога Тачэн—Аягос станет одним из проектов строительства железнодорожных магистралей в странах Центральной Азии общей протяженностью 4 тыс. км, которые будут профинансированы Китаем в течение ближайших нескольких лет (Саммит ШОС 2017: передача духовного наследия Великого Шелкового пути, направленность на развитие сотрудничества. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content\\_40972547.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content_40972547.htm)).

<sup>813</sup> Xinjiang to promote Silk Road economic belt. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-05/16/c\\_13\\_3051160.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2017-05/16/c_13_3051160.htm); *Yin Pumin*. Xinjiang's Rise. Six decades of development makes the autonomous region a prosperous place. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171009\\_800040069.html](http://www.bjreview.com/Nation/201710/t20171009_800040069.html).

<sup>814</sup> Сары-Арка — аэропорт г. Караганда, расположенный в 22 км юго-восточнее Караганды и в 200 км от Астаны. Аэропорт Сары-Арка является одним из крупнейших всепогодных аэропортов Казахстана, его взлётно-посадочная полоса способна принимать воздушные суда всех типов. Воздушная гавань имеет пропускную способность 2,5 млн пассажиров в год, ее ежегодная мощность по переработке грузов составляет 18 тыс. т, по переработке почты — 7 тыс. т. Из аэропорта Сары-Арка осуществляются регулярные полеты в следующие города (аэропорты) Китая: Пекин (Шоуду); Шанхай (Хунцяо); Гуанчжоу (Байюнь); Шэньчжэнь (Баоань); Чэнду (Шуанлю); Гуйлинь (Лянцзян); Ханчжоу (Сяошань); Куньмин (Уцзяба); Циндао (Лютин); Дальянь (Чжоушуйцзэ); Сямэнь (Гаоци); Ухань (Тяньхэ); Чунцин (Цзянбэй); Нанкин (Лукоу).

<sup>815</sup> В Казахстане создадут почтовый хаб для пересылки грузов из Китая в страны ЕАЭС. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/11/24/c31519-9296480.html>.

<sup>816</sup> До 17 млн почтовых посылок из Китая в Европу пройдут транзитом через Казахстан в этом году. URL: [http://russian.china.org.cn/international/txt/2017-12/01/content\\_50079695.htm](http://russian.china.org.cn/international/txt/2017-12/01/content_50079695.htm).

<sup>817</sup> Китай подвел итоги развития экономических связей со странами Центральной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/01/15/c31518-9167135.html>; Xinjiang's cross-border RMB settlement grows 44-fold in six years. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content\\_28724626.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content_28724626.htm).

<sup>818</sup> В конце 2017 г. на киргизско-казахстанской границе возникли транспортные заторы, которые образовались из-за усиленной проверки Казахстаном киргизской продукции. Кроме того, киргизские ТЭЦ перестали получать казахстанский уголь. Власти Казахстана обвинила Бишкек в поставках серого импорта на рынки стран ЕАЭС. Дело в том, что Киргизия еще до вступления в ЕАЭС за-

нималась контрабандным реэкспортом китайских товаров, на чем кормились и казахстанские чиновники. Президент Казахстана Н. Назарбаев решил навести порядок и ликвидировать незаконные схемы. На границе казахстанские санитарные службы блокируют всю киргизскую сельскохозяйственную продукцию, в которой «завелись насекомые-вредители»: восточная плодовая муха, золотистая картофельная нематода, моль и азиатская ягодная муха. После того как Казахстан усилил проверку на границе, Президент Киргизии А. Атамбаев на церемонии вручения верительных грамот от послов 12 стран заявил, что «разочаровался в ЕАЭС: Кыргызстану нужно искать новые рынки сбыта — в Узбекистане и Китае». Он также отметил, что надо искать другие транспортные коридоры, что надо ускорить строительство транспортного маршрута Китай—Киргизия—Узбекистан с выходом на Туркмению и далее на железную дорогу Баку—Тбилиси—Карс (БТК) в обход Казахстана и России. Несомненно, что противостоянием между Астаной и Бишкеком, отражающемся на интересах и имидже ЕАЭС, пользуются глобальные игроки, а конечная цель — развал ЕАЭС. От киргизско-казахстанского конфликта выигрывает Китай, который ускоренными темпами будет прокладывать железную дорогу Китай—Киргизия—Узбекистан с выходом на Иран и БТК, чему раньше противился Бишкек (*Панфилова В.* Атамбаев может похоронить Евразийский экономический союз. Между Астаной и Бишкеком разгорается торговая война // Независимая газета от 31.10.2017: *Панфилова В.* Киргизия идет по пути Польши и Молдавии. Атамбаев сдает пост президента, но из политики не уходит // Независимая газета. 02.11.2017). Негативные последствия может понести и Россия, которая в дипломатическом плане поддерживает Казахстан, а альтернативный транспортный коридор может отобрать весомую часть евразийского транзита.

<sup>819</sup> Киргизия закрыла КПП на границе с Таджикистаном. URL: <http://lenta.ru/news/2014/01/12/border/>.

<sup>820</sup> *Deng Yaqing*. A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator. URL: [http://www.bjreview.com/business/txt/2016-07/07/content\\_628061\\_3.htm](http://www.bjreview.com/business/txt/2016-07/07/content_628061_3.htm).

<sup>821</sup> China, ADB can tap «belt and road» potential. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/22/content\\_34868884.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/22/content_34868884.htm); Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330843.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm).

<sup>822</sup> Roundup: Chinese premier calls for closer SCO cooperation in security, trade, regional connectivity. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2017-12/02/content\\_50081868.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-12/02/content_50081868.htm).

<sup>823</sup> *Алимов Р.* ШОС: пространство экономического и гуманитарного взаимодействия. // Китай. 2016. № 11 (133). С. 28; SCO leaders pledge economic coope-

ration. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2017-12/02/content\\_50081589.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-12/02/content_50081589.htm).

<sup>824</sup> В начале декабря 2017 г. в российском г. Сочи прошло заседание Совета глав правительств стран-членов ШОС, в котором приняли участие 9 премьер-министров, из которых 7 представляли страны-участницы ШОС (РФ, Казахстан, КНР, Киргизию, Пакистан, Узбекистан и Таджикистан), еще 2 — страны-наблюдатели (Белоруссию и Афганистан). Сегодня ШОС официально объединяет 8 участников и 4 наблюдателя, но вместо премьер-министра Индии Н. Моди в РФ приехала глава МИД С. Сварадж, а Иран и Монголия (страны-наблюдатели) были представлены вице-президентом и вице-премьером соответственно). На итоговой пресс-конференции глава российского правительства Д. Медведев отметил, что «предстоит еще договориться по целому ряду вопросов, в том числе и по отдельным пунктам экономического сотрудничества внутри ШОС — это дискуссии о банке ШОС, о специальном счете ШОС, которые ведутся последние 10 лет. Здесь уже пора все переводить в плоскость договоренностей, а не толочь воду в ступе».

<sup>825</sup> 15 ноября 2013 г. на состоявшейся после саммита ШОС 6-й конференции министров транспорта стран-участниц ШОС (Ташкент) стороны обсудили вопросы сотрудничества в области транспорта и обменялись мнениями по поводу вопросов дальнейшего развития этой отрасли. Результативная часть в очередной раз закрепила лишь стремление к «укреплению и развитию инфраструктурной интеграции» (6-я конференция министров транспорта стран-участниц ШОС проведена в Ташкенте. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-11/21/content\\_30660841.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-11/21/content_30660841.htm)).

<sup>826</sup> *Bai Ming (China Today)*. Will Asian Infrastructure Investment Bank become a reality? URL: [http://www.china.org.cn/wap/2014-10/16/content\\_33782897\\_1.htm](http://www.china.org.cn/wap/2014-10/16/content_33782897_1.htm); Ежегодник ИМИ — 2015, вып. 2 (12) / гл. ред. А.А. Орлов. К заседанию форума ШОС (Ханты-Мансийск. 10-12 марта 2015 г.). М.: Издательство «МГИМО-Университет», 2015. 112 с.

<sup>827</sup> China proposal boosts pragmatic cooperation among SCO members. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-11/05/content\\_39642886\\_2.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-11/05/content_39642886_2.htm).

<sup>828</sup> На 13-м заседании глав правительств ШОС (Астана, декабрь 2014 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян внес предложение решить проблему финансирования развития региональной инфраструктуры путем создания нового фонда «Китай—Евразия» в размере 20 млрд долл., куда смогут вступить все желающие (Premier Li attends 13th prime ministers' meeting of SCO. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201412/15/t20141215\\_4126509.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201412/15/t20141215_4126509.shtml)).

<sup>829</sup> Countries look to extend economic cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content\\_28650979.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content_28650979.htm).

<sup>830</sup> Spotlight: SCO members to explore industrial capacity cooperation URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2015-12/13/content\\_37305952.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/13/content_37305952.htm).

<sup>831</sup> *Li Xiang (China Daily)*. Future growth must rely on capital exports, innovation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/15/content\\_18919676.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/15/content_18919676.htm).

<sup>832</sup> \$5 billion in loans offered to members of group. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2015\\_xisco/2015-09/13/content\\_18592059.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2015_xisco/2015-09/13/content_18592059.htm); Годовой обзор: Строительство нового Шелкового пути — исторический шанс для развития ШОС. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1228/c31518-9160025-2.html>; The rise of the Eurasian silk road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2016-11/08/content\\_27311262\\_3.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2016-11/08/content_27311262_3.htm).

<sup>833</sup> Backgrounder: A brief history of SCO summits. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2015\\_xisco/2016-09/12/content\\_18591526.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2015_xisco/2016-09/12/content_18591526.htm); Li meets with leaders at SCO PMs' meeting. URL: [http://www.china.org.cn/photos/2016-12/15/content\\_37318186.htm](http://www.china.org.cn/photos/2016-12/15/content_37318186.htm); *Hu Yongqi (China Daily)*. Li, Putin envision linking EEU with Belt, Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-12/01/content\\_35147582.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-12/01/content_35147582.htm).

<sup>834</sup> China proposes six platforms for SCO cooperation. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/15/content\\_37323460.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/15/content_37323460.htm); Industrial capacity cooperation along B&R brings win-win results. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330843.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330843.htm); Roundup: Chinese premier calls for closer SCO cooperation in security, trade, regional connectivity. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2017-12/02/content\\_50081868.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-12/02/content_50081868.htm).

<sup>835</sup> Spotlight: China seeks to forge community of shared future with fellow SCO countries. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2017-12/02/content\\_50082309.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2017-12/02/content_50082309.htm).

<sup>836</sup> *Zhong Nan*. China to boost rural transport investment to help poverty reduction. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/24/content\\_39778951.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/24/content_39778951.htm);

<sup>837</sup> Xi's Eurasia tour infuses new vigor along the Belt and Road. URL: [http://www.china.org.cn/ydy/2016-06/25/content\\_40160017.htm](http://www.china.org.cn/ydy/2016-06/25/content_40160017.htm); *Jiang Xueqing (China Daily)*. Bank of China boss calls for Belt and Road funding conduit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content\\_28058107.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content_28058107.htm).

<sup>838</sup> Функциональность совместной логистической базы Китая и Казахстана в Ляньюньгане вновь возрастет, вводится в эксплуатацию 1-й центр таможенного контроля смешанных перевозок. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/06/content\\_40758852.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/06/content_40758852.htm).

<sup>839</sup> *Xiao Ding*. Gateway to Eurasia // Beijing Review. August 11, 2015, Vol. 54. № 32. P. 28.



<sup>840</sup> *Li Fangfang*. Speeding to Xinjiang // *Beijing Review*. June 12, 2016, Vol. 24. № 24. P. 26.

<sup>841</sup> *Zhou Xiaoyan*. Off to a Good Beginning. URL: [http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-04/21/content\\_614274.htm](http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-04/21/content_614274.htm).

<sup>842</sup> *Lan Xinzhen*. Silk Road Resurrection. New economic belt brings a wealth of opportunity for China, Central Asia and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-11/04/content\\_576013.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-11/04/content_576013.htm).

<sup>843</sup> *Cui Jia, Zhao Shengnan (China Daily)*. Modern Silk Road links China, Kazakhstan. URL: <http://english.people.com.cn/90883/7670895.html>.

<sup>844</sup> The history of China's railway transport. URL: [http://www.china.org.cn/photos/2015-01/23/content\\_31284975.htm](http://www.china.org.cn/photos/2015-01/23/content_31284975.htm).

<sup>845</sup> В мае 2016 г. в Урумчи был создан СРЦ (собираательно-распределительный центр) железнодорожных транзитных грузов, после чего отправка грузовых поездов из СУАР по маршруту Китай—Европа стала осуществляться на регулярной основе. В 2016 г. из Урумчи еженедельно отходил один железнодорожный состав, а в 2017 г. частота отправок грузовых поездов увеличилась до двух в день, и в октябре 2017 г. 500-й по счету грузовой поезд отправился из СРЦ Урумчи в рамках проекта международных грузовых перевозок Китай—Европа. Сегодня 60 % грузов из СРЦ направляются в страны Центральной Азии, а 40 % — в Россию и другие страны Европы, и ожидается, что по итогам 2017 г. из СРЦ будет отправлено 700 грузовых составов (Из Синьцзяна отправился 500-й по счету в этом году поезд по маршруту Китай—Европа. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/19/content\\_41760750.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/19/content_41760750.htm); 700 China-Europe freight trains to depart Xinjiang in 2017. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/19/content\\_41763155.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/19/content_41763155.htm)).

<sup>846</sup> Работы по электрификации ЕТМ начались в 1978 г. на участке Баоцзи—Тяньшуй. В сентябре 2011 г. был сдан в эксплуатацию электрифицированный участок Урумчи—Алашанькоу, в феврале 2012 г. открыто движение поездов по участку Цзяюйгуань—Лююань, а в ноябре 2012 г. закончена электрификация участка Лююань—Урумчи.

<sup>847</sup> China seeks better economic ties with Eurasia. URL: <http://www.ecns.cn/business/2015/09-03/79511.shtml>.

<sup>848</sup> Xinjiang hopes to prove that the west is best. URL: [http://africa.chinadaily.com.cn/china/2015-04/30/content\\_17475492.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/china/2015-04/30/content_17475492.htm); *Xin Dingding (China Daily)*. Wheels turning to create New Silk Road. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-04/15/content\\_12334699.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-04/15/content_12334699.htm).

<sup>849</sup> Чжунго тунци чжайяо 2017. Пекин. 2017. С. 153.

<sup>850</sup> Порт Ляньюньган станет важным транзитным пунктом для центральноазиатских грузов. URL: <http://www.facebook.com/XinhuaNewsAgency> (дата обращения: 29.11.2017).

<sup>851</sup> Чудесное преобразование Ляньюньгана за 80 лет. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/09/content\\_39883524\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/09/content_39883524_2.htm); Sea sentries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/04/content\\_28430588.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/04/content_28430588.htm).

<sup>852</sup> China-Kazakhstan logistics terminal opens in Lianyungang. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-05/20/content\\_32438623.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-05/20/content_32438623.htm).

<sup>853</sup> *Lo J. (China Daily)*. Finding a fast route to European nations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/24/content\\_18967230\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/24/content_18967230_2.htm).

<sup>854</sup> Казахстан в ближайшие 4 года инвестирует в транспортную инфраструктуру 11 млрд долл. США. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1201/c31519-9149249.html>.

<sup>855</sup> Nation lays down plan for cross-border rail lines. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-09/03/content\\_33414403.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-09/03/content_33414403.htm).

<sup>856</sup> Rail route to Europe improves freight transport. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/13/content\\_16966969.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-09/13/content_16966969.htm); *Ma Xiaoning, Zhou Hanbo, Xie Yahong, Liu Junguo (People's Daily)*. China-led 'Belt and Road' initiative links Kazakhstan with sea. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0426/c90000-9208008.html>.

<sup>857</sup> New port on Chinese coast to start trial operation. URL: <http://english.people.com.cn/business/8492045.html>.

<sup>858</sup> В 2016 г. в полную силу заработали соседние с Ляньюньганом порты-спутники Ганьюй, Сюйвэй и Гуаньхэ. Сегодня сформировался кластер из этих 4 портов с 75 причалами, самыми современными контейнерными терминалами, площадками погрузки и разгрузки контейнеров, руды, угля, зерна, удобрений и других насыпных грузов, жидких химикатов.

<sup>859</sup> Алашанькоу укрепитесь в статусе «золотого перехода» ЭПШП за счет расширения функций КПП. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content\\_41702772.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content_41702772.htm).

<sup>860</sup> Железная дорога, связывающая Алашанькоу с Урумчи (протяженность 460 км), была проложена за 5 лет и сдана в эксплуатацию в 1990 г., а спустя 2 года по железной дороге были запущены пассажирские перевозки по маршруту Урумчи—Алматы.

<sup>861</sup> Длина центра составляет 820 м, он одновременно может вместить 60 грузовых составов (каждый состав обычно насчитывает 40 вагонов). После прибытия перегрузка состава с помощью порталного крана осуществляется за 3 ч.

<sup>862</sup> China's largest inland port foreign trade up. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7728814.html>.

<sup>863</sup> В настоящее время КНР осуществляет прямое железнодорожное сообщение с Россией, Казахстаном, Монголией, КНДР и Вьетнамом, которое осуществляется через 12 пограничных железнодорожных переходов. Работа пограничных станций во многом осложнена разницей ширины колеи. Если в КНР она составляет 1435 мм, то в России — 1520, в Монголии — 1524, а во Вьетнаме — 1535 и 1000 мм. Поэтому приходится производить перегрузку либо в отдельных случаях осуществлять перестановку вагонов на колесные пары другой ширины, что приводит к задержкам при пересечении границы, а время обработки составов во многом зависит от мощности перегрузочного оборудования.

<sup>864</sup> В первом квартале 2016 года число прошедших через КПП Алашанькоу международных грузовых железнодорожных составов увеличилось более чем на 60 %. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0418/c31518-9046159.html>; *Zhou Xiaoyan*. Off to a Good Beginning. URL: [http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-04/21/content\\_614274.htm](http://www.bjreview.com/quotes/txt/2017-04/21/content_614274.htm).

<sup>865</sup> В фокусе внимания Китая: Алашанькоу становится важным пунктом на «Экономическом поясе Шелкового пути». URL: <http://russian.people.com.cn/31520/index.html> (дата обращения: 23.03.2017).

<sup>866</sup> Xi Injiang launches daily cargo train service to Central Asia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/01/content\\_39824695.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/01/content_39824695.htm).

<sup>867</sup> Alataw Pass: Largest land port on Kazakhstan border in Xinjiang. URL: <http://www.ecns.cn/visual/hd/2016/09-29/106807.shtml>.

<sup>868</sup> *Lo J.* Finding a fast route to European nations. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/24/content\\_18967230\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/24/content_18967230_2.htm).

<sup>869</sup> В настоящее время через КПП Алашанькоу курсируют товарные составы, регулярно обслуживающие 10 международных маршрутов. По состоянию на август 2017 г. число таких рейсов превысило отметку в 3 тыс. ед. и достигло 3401 ед. (Алашанькоу укрепится в статусе «золотого перехода» ЭПШП за счет расширения функций КПП. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content\\_41702772.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/09/content_41702772.htm)).

<sup>870</sup> В 2016 году через КПП Алашанькоу из Китая в страны ЦА и Европы прошло более 1200 товарных составов. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0123/c31518-9170347.html>; В фокусе внимания Китая: Алашанькоу становится важным пунктом на «Экономическом поясе Шелкового пути». URL: <http://russian.people.com.cn/31520/index.html> (дата обращения: 23.03.2017).

<sup>871</sup> В 2017 г. импорт в Китай готовых автомобилей из России и других стран через КПП Алашанькоу превысит 1000 ед. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0320/c31518-9192341.html>.

<sup>872</sup> China's largest land port expects car import boom. <http://en.people.cn/n3/2017/0320/c90000-9192286.html>.

<sup>873</sup> China starts building new Xinjiang railway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201511/18/t20151118\\_3927321.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201511/18/t20151118_3927321.shtml).

<sup>874</sup> *Cui Jia (China Daily)*. Challenging times on «high-speed Silk Road». URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-07/12/content\\_16768643\\_4.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-07/12/content_16768643_4.htm).

<sup>875</sup> China's largest inland port foreign trade up. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7728814.html>.

<sup>876</sup> Китайская сторона могла бы предоставить для транспортировки железнодорожным транспортом 80 млн т грузов, однако транзитные мощности казахстанских дорог не могли обработать эти объемы (China-Europe rail prospers as alternative to sea, air cargo. URL: [http://www.china.org.cn/business/2014-12/13/content\\_32939165.htm](http://www.china.org.cn/business/2014-12/13/content_32939165.htm)).

<sup>877</sup> China-Europe rail prospers as alternative to sea, air cargo. URL: [http://www.china.org.cn/business/2014-12/13/content\\_32939165.htm](http://www.china.org.cn/business/2014-12/13/content_32939165.htm).

<sup>878</sup> Станция Достык по классности является внеклассной, по характеру работы относится к грузовой пограничной станции с выполнением функций грузовой и сортировочной станции. На КПП Достык функционирует сортировочная горка с 12 сортировочными путями для расформирования, формирования поездов сортировочной работы мощностью до 2500 ваг./сут. Перегруз грузов производится на 9 перегрузочных местах: 2 — для перегруза тарно-штучных грузов в крытых вагонах, 3 (открытого типа) — грузов с открытого подвижного состава и тяжеловесных грузов, 2 (контейнерные площадки) — средне- и крупнотоннажных контейнеров и 2 места (закрытого типа) — сыпучих грузов. Также функционирует пункт перестановки колесных пар вагонов с колеи 1520 мм на вагоны колеи 1435 мм и обратно, перерабатывающая мощность 400 ваг./сут. (Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm); *Li Xiang, Chen Jia (China Daily)*. Better quality growth ahead. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35130417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35130417.htm)).

Что касается транзитных коридоров, которые пролегают через КПП Достык, то с завершением строительства и реконструкции участков казахстанско-китайской железной дороги на направлении Актогай—Достык—Алашанькоу—Урумчи и железнодорожного участка Теджен—Серахс—Мешхед на территории Туркменистана и Ирана сформировались 2 трансматериковые магистрали. В дополнение к Транссибирской магистрали начала функционировать Евро-Азиатская железнодорожная магистраль: Западная Европа—Белоруссия, Украина—Россия—Казахстан — Китай—Юго-Восточная Азия (согласно классификации Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана

(ЭСКАТО ООН), маршрут получил название «Северный коридор» Трансазиатской железнодорожной магистрали) и направление Пекин—Алматы—Ташкент—Чарджоу—Тегеран—Стамбул протяженностью 12 тыс. км (по классификации ЭСКАТО ООН получило название «Южный коридор»).

<sup>879</sup> С открытием КПП Хоргос автономный район превратился в транспортный узел международного значения, объединяющий железнодорожный, автомобильный и трубопроводный виды транспорта и ориентированный не только на Центральную Азию, но и Европу. В 2014 г. в целях активизации китайско-казахстанских торгово-экономических отношений статус Хоргоса был повышен до уровня специальной экономической зоны (СЭЗ), а с 2015 г. статус железнодорожного КПП Хоргос—Алтынколь был повышен с двустороннего до международного. В июле 2016 г. КПП Хоргос был окончательно принят в эксплуатацию, получил статус МЦПС (международный центр приграничного сотрудничества), а общий объем инвестиций в его строительство составил 1,9 млрд юаней (289 млн долл.). Сегодня площадь МЦПС «Хоргос» составляет 9,28 кв. км (площадь китайской части — 7,43 кв. км, казахстанской — 1,85 кв. км. В 2013 г. центр посетило 320 тыс. человек, а в 2017 г. число посетителей превысило 5 млн человек. Чтобы попасть в МЦПС «Хоргос» жителям Китая, Казахстана и других стран не требуется оформлять визу, а достаточно предъявить паспорт, пропуск для въезда в страну или другое действующее удостоверение личности. Граждане КНР, посещающие МЦПС, имеют право вывозить из него бесполошинных товары на сумму 8 тыс. юаней в день, что гораздо выгоднее, чем в центре бесполошинной торговли в городе Санья (пров. Хайнань), Каждый день в МЦПС «Хоргос» реализуются товары на сумму свыше 5 млн юаней, основными покупателями которых являются китайские предприниматели и граждане стран Центральной Азии. КПП Хоргос расположен в 378 кв. км от Алматы и обладает более явными географическими преимуществами по сравнению с КПП Алашанькоу, поскольку значительно сокращается расстояние транспортировки грузов из провинций Западного Китая до одного из главных городов Центральной Азии. (China-Kazakhstan trade center sees surge in visitors. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/14/content\\_39696677.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/14/content_39696677.htm); Wang Cong. Free trade zone links consumers in China, Kazakhstan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1045034.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/2); Chen Yingqun (*China Daily*). Central Asia gets closer, boosts trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content\\_29569120.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm); Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» — центр мечты вдоль «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/16/content\\_50062032.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/16/content_50062032.htm)).

<sup>880</sup> Значительно вырос объем мелкой приграничной торговли Синьцзяна с соседними странами через КПП Хоргос. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/07/content\\_39652148.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/07/content_39652148.htm); Khorgos: The new city for trade along the

Belt and Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/13/t20170513\\_22786927.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/13/t20170513_22786927.shtml).

<sup>881</sup> Китай и Казахстан прилагают совместные усилия к созданию транспортно-логистических коридоров вдоль «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content\\_41581243.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content_41581243.htm).

<sup>882</sup> За первые 8 месяцев 2017 г. объем экспорта и импорта через КПП Хоргос приблизился к 20 млн т. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0913/c31518-9268465.html>.

<sup>883</sup> *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-09/09/content\\_638988\\_2.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-09/09/content_638988_2.htm); *Chen Yingqun (China Daily)*. Central Asia gets closer, boosts trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content\\_29569120.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/01/content_29569120.htm).

<sup>884</sup> В мае 2017 г. две китайские корпорации — COSCO и Lianyungang Port Holdings подписали с национальной железнодорожной компанией Казахстана соглашение о приобретении 49 % акций сухого порта (внутреннего терминала, непосредственно связанного автомобильным и железнодорожным сообщением с морским портом), расположенного в СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» в Казахстане. СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», которая выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях, отличается выгодным географическим положением — она расположена всего в 15 км от КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе: от СЭЗ до порта Ляньюньган на востоке Китая можно добраться за 5 дней, до Европы — за 10 дней. Раньше Хоргос соединялся с восточными провинциями КНР в основном посредством автомобильного транспорта. В июне 2017 г. Китайская железнодорожная корпорация запустила первый в СУАР рефрижераторный контейнерный поезд по перспективному маршруту Хоргос—Ханчжоу (пров. Чжэцзян), что позволит местным компаниям сократить логистические издержки (Chinese companies buy stake in dry port in Kazakhstan. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515\\_22840399.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515_22840399.shtml)); «Один пояс, один путь» способствует подъему пограничных городов Китая и Казахстана. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/17/content\\_41045041.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/17/content_41045041.htm); Запущен первый в Синьцзяне рефрижераторный контейнерный поезд по маршруту Хоргос — Ханчжоу URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/12/content\\_41006760.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/12/content_41006760.htm)).

<sup>885</sup> *Wang Cong*. Free trade zone links consumers in China, Kazakhstan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1045034.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/5/2).

<sup>886</sup> Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm).

<sup>887</sup> *Чжан Чуньсянь*. В Синьцзяне началась реализация стратегии «один пояс, один путь». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/04/content\\_34950827.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/04/content_34950827.htm).

<sup>888</sup> Китай запускает второй железнодорожный маршрут пассажирских перевозок в Казахстан. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/09/content\\_40997449.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-06/09/content_40997449.htm); *Li Xiang, Chen Jia (China Daily)*. Better quality growth ahead. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35130417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35130417.htm)

<sup>889</sup> China-Kazakhstan cargo train rolls out of eastern port city. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201602/26/t20160226\\_4651494.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201602/26/t20160226_4651494.shtml).

<sup>890</sup> Xinjiang launches daily cargo train service to Central Asia. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/01/content\\_39824695.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/01/content_39824695.htm).

<sup>891</sup> Грузовой состав «Китай-Центральная Азия» выполняет сотый рейс. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1216/c31518-9156005.html>.

<sup>892</sup> В 2016 году количество железнодорожных грузовых рейсов из Уханя в Европу выросло на 30 %. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/02/content\\_40022516.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/02/content_40022516.htm).

<sup>893</sup> Сборочный центр железнодорожных рейсов в Урумчи отправил первый грузовой состав в направлении погранперехода в Хоргосе. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/26/content\\_40360617.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/26/content_40360617.htm); *Ma Xiaoning, Zhou Hanbo, Xie Yahong, Liu Junguo (People's Daily)*. China-led 'Belt and Road' initiative links Kazakhstan with sea. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0426/c90000-9208008.html>.

<sup>894</sup> Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm).

<sup>895</sup> С начала 2017 года из Синьцзяна в Европу отправилось 600 грузовых поездов. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/30/content\\_50079241.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/30/content_50079241.htm).

<sup>896</sup> На *северо-восточном направлении*: Урумчи—Иу—Эцзина—Хух-Хото—Пекин, Тяньцзинь—Таншань; на *восточном направлении*: Урумчи—Хами—Ланьчжоу—Сиань—Шанхай; на *юго-восточном направлении*: Урумчи—Корла—Голмуд—Аба—Чэнду—Бэйхай; на *южном направлении*: Урумчи—Корла—Кашгар—Исламабад; на *юго-западном направлении*: Урумчи—Корла—Кашгар—Чэнду—Андиджан—Ташкент—Тегеран; на *западном направлении*: Урумчи—Хоргос—Алматы—Атырау; на *северо-западном направлении*: Урумчи—Тачэн—Астана; на *северном направлении*: Урумчи—Канас (китайско-российская граница)—Новосибирск (*Zhao Lei (China Daily)*). International arrival for China's trains. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2015-11/10/content\\_18892873\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/tech/2015-11/10/content_18892873_2.htm); СУАР объединяет 8 центральноазиатских коридоров и становится центром транспортного узла на Шелковом пути. URL: <http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/>

2015-12/27/content\_31024785.htm; Xinjiang to promote Silk Road economic belt. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-01/16/c\\_133051160.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2016-01/16/c_133051160.htm); Xinjiang to run more transnational freight trains. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content\\_40474667.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content_40474667.htm); Yuan Yuan. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html)).

<sup>897</sup> Эта дорога станет третьей железнодорожной артерией, соединяющей СУАР с соседними провинциями. Одна из этих двух железных дорог идет из Урумчи в Ланьчжоу (административный центр пров. Ганьсу), вторая соединяет хошун Эдзин-Ци (АРВМ) с г. Хами (восточная часть СУАР). *Хошун* — административно-территориальная единица в Автономном районе Внутренняя Монголия, которая по своим административным функциям соответствует уезду.

<sup>898</sup> China starts building new Xinjiang railway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201511/18/t20141118\\_3927321.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201511/18/t20141118_3927321.shtml); Рабочие начали укладку путей для новой железной дороги в Синьцзян-Уйгурский автономный район. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0605/c31518-9223977.html>.

<sup>899</sup> На северо-западе Китая начались путеукладочные работы железной дороги, которая свяжет Цинхай с Синьцзяном. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/27/content\\_40912804.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/27/content_40912804.htm).

<sup>900</sup> В 2012 г. началось строительство железнодорожной магистрали Голмуд (Цинхай)—Дуньхуан (пров. Ганьсу) протяженностью 506 км. Период строительства дороги, проектируемой для движения составов со скоростью 160 км/ч, определен в 7 лет с общим объемом инвестиций 12,9 млрд юаней (2,05 млрд долл.). Новая железная дорога протяженностью 509 км будет соединять две ведущие железнодорожные магистрали Северо-Западного Китая: *Цинхай—Тибет и Ланьчжоу—Урумчи*. Новая магистраль позволит улучшить транспортное сообщение между провинциями Цинхай, Ганьсу, СУАР и ТАР и будет способствовать оптимизации грузовых перевозок Западного Китая и наполнению грузовыми потоками ЕТМ. В апреле 2017 г. была завершена пробивка туннеля Сайшитэн, который расположен в одноименных горах на стыке провинций Цинхай и Ганьсу. Туннель, строительство которого началось в 2012 г., протянулся на 7256 м, он является одним из самых важных строительных проектов в рамках сооружения железнодорожной магистрали Дуньхуан—Голмуд (В СЗК началось строительство железнодорожной магистрали Голмуд—Дуньхуан. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7982507.html>); На северо-западе Китая завершена пробивка высокогорного железнодорожного туннеля Сайшитэн. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/30/content\\_40721473.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/30/content_40721473.htm)). В 2013 г. стартовала прокладка ВСЖД Сиань (пров. Шэньси)—Чэнду (пров. Сычуань) протяженностью 643 км, а 6 декабря 2017 г. эта высокоскоростная железнодорожная магистраль стоимостью свыше 40 млрд юаней (6,35 млрд долл.) вступила в строй и значительно повысила



пропускную способность железнодорожной сети Западного Китая (Начато строительство скоростной железнодорожной линии в Западном Китае. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7994214.html>; *Yuan Yuan*. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html); Xi'an-Chengdu high-speed trains to begin operation on Dec. 6. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-12/03/content\\_50083251.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-12/03/content_50083251.htm)).

<sup>901</sup> *Deng Yaqing*. A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator. URL: [http://www.bjreview.com/business/txt/2016-07/07/content\\_628061\\_1.htm](http://www.bjreview.com/business/txt/2016-07/07/content_628061_1.htm).

<sup>902</sup> New railway under construction in Xinjiang. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-11/12/content\\_32078896.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-11/12/content_32078896.htm).

<sup>903</sup> Xinjiang upgrades transport. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201609/05/t20160905\\_15627488.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201609/05/t20160905_15627488.shtml).

<sup>904</sup> Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm); China Railway Express: The New Passage for Trade between China and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518\\_800096582.html](http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518_800096582.html).

<sup>905</sup> China's longest railway starts operation. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/16/content\\_38462241.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/16/content_38462241.htm).

<sup>906</sup> Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm).

<sup>907</sup> *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-09/09/content\\_638988\\_1.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-09/09/content_638988_1.htm); Xinjiang to run more transnational freight trains in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320\\_21153470.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320_21153470.shtml); Инициатива «Пояс и путь» открывает огромные возможности для развития транспортной инфраструктуры в Синьцзяне. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/10/content\\_40784009.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/10/content_40784009.htm); *Yuan Yuan*. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html).

<sup>908</sup> China, Uzbekistan Vow to Deepen Strategic Partnership. URL: [http://www.bjreview.com.cn/se/txt/2015-09/10/content\\_567082.htm](http://www.bjreview.com.cn/se/txt/2015-09/10/content_567082.htm).

<sup>909</sup> China seeks to plan on economic corridor with Pakistan. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_toutunhe/2016-04/11/content\\_17426908.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2016-04/11/content_17426908.htm).

<sup>910</sup> Xinjiang to spend heavily on new roads in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/china/2017-01/18/content\\_40126000.htm](http://www.china.org.cn/china/2017-01/18/content_40126000.htm).

<sup>911</sup> Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm).

<sup>912</sup> Xinjiang investing heavily in infrastructure in 2016. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/07/content\\_24352669.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/07/content_24352669.htm).

<sup>913</sup> В этом году Синьцзян вложит в инфраструктурное строительство более 1,5 трлн юаней. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0122/c31518-9169832.html>; Xinjiang launches training program for infrastructure boost. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/15/content\\_28570428.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/15/content_28570428.htm).

<sup>914</sup> Xinjiang to invest \$274b in transport. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1069322.shtml> (дата обращения: 10.10.2017).

<sup>915</sup> Xinjiang to run more transnational freight trains. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content\\_40474667.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content_40474667.htm).

<sup>916</sup> Motor vehicles in Urumqi near 1 mln. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/07/content\\_40573856.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/07/content_40573856.htm).

<sup>917</sup> Xinjiang to invest huge amount for highway network. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/18/t20170118\\_19682421.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/18/t20170118_19682421.shtml).

<sup>918</sup> Xinjiang to spur growth via heavy infrastructure investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content\\_28011274.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/20/content_28011274.htm).

<sup>919</sup> Инициатива «пояс и путь» открывает огромные возможности для развития транспортной инфраструктуры в Синьцзяне. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/10/content\\_40784009.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/10/content_40784009.htm).

<sup>920</sup> Урумчи и Лхаса соединены прямым авиарейсом. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0914/c31518-9268643.html>.

<sup>921</sup> Policy innovation to drive China's opening up westward. <http://english.people.com.cn/business/8579579.html>.

<sup>922</sup> В последний год СУАР превратился и в самостоятельного экспортера продукции в западном направлении. В 2016 г. количество международных грузовых составов, вышедших из СУАР в западном направлении, утроилось по сравнению с 2015 г. и возросло до 220 ед. В 2017 г. общее число составов из СУАР в западном направлении увеличится до 300 ед. Из них 200 составов пойдут в страны ЦА, 50 — в РФ, 20 составов — в Германию Турцию и Иран (Xinjiang to run more transnational freight trains. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content\\_40474667.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content_40474667.htm); В 2016 г. Синьцзян отправил в западном направлении 220 международных грузовых поездов. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/20/content\\_40476188.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/20/content_40476188.htm); Xinjiang to run more transnational freight trains. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content\\_40474667.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/20/content_40474667.htm)).

<sup>923</sup> *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106\\_800084780.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html).

<sup>924</sup> *Ионова Е.* Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. 2014. I (XXII). С. 72.

<sup>925</sup> Порт Актау — мультимодальный хаб.. URL: <http://ogni.kz/rubrika/ekonomika/port-aktau-multi-modalnyu-khab.html> (дата обращения: 13.05.2016).

<sup>926</sup> Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia have agreed to increase the volume of freight traffic on Trans-Caspian International Transport Route. URL: [http://en.ce.cn/World/Europe/201605/17/t20160517\\_11684814.shtml](http://en.ce.cn/World/Europe/201605/17/t20160517_11684814.shtml).

<sup>927</sup> 30 октября 2017 г. в столице Азербайджана Баку в присутствии президента Турции, глав правительств Грузии, Казахстана и Узбекистана, прибывших по приглашению главы Азербайджана И. Алиева, состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию железной дороги БТК (Баку—Тбилиси—Карс). Первоначально открытие железной дороги намечалось в 2010 г., но разразившийся глобальный экономический кризис и причины финансового характера помешали этим планам. По словам специалистов, дорогу и сегодня нельзя считать абсолютно готовой — остался ряд не критических недоделок, которые будут устранены к концу 2018 г. (BTK route aims to be integral to China's Belt and Road initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/01/content\\_33974429.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/01/content_33974429.htm)). Но сегодня еще не определено какие грузы и в каком количестве будут перевозиться по железной дороге БТК. Эксперты в области логистики осторожно оценивают экономические перспективы, подчеркивая, что ожидать отдачу в первые же годы не стоит, ибо проект получился очень дорогостоящий, не лишенный проблем в настоящем и что годовая прибыль в 50 млн долл. от перевозки грузов в турецком и европейском направлениях пока далека от реальности, так как азербайджанские нефтеперерабатывающие заводы Karbomit и SOCAR Polymer по производству сырья для многих сфер промышленности (от производства труб и текстиля до медицинского оборудования) пока только строятся. Еще менее перспективно участие Грузии в грузоперевозках, поскольку она обладает меньшим, чем Азербайджан, экспортным потенциалом. Отправлять свои грузы по БТК для Грузии означает урезать функциональность западной части Грузинской железной дороги и сокращать загрузку своих черноморских портов, а следовательно, и поступления в бюджет. Руководители закавказских государств возлагали определенные надежды на грузы из Казахстана, выразившего в свое время заинтересованность проектом. Однако сегодня руководство Казахстана наращивает перевозку и транзит грузов в страны ЦА и Европы сухопутным маршрутом через территорию РФ либо Ирана и Турции. А участие глав правительств Узбекистана и Казахстана в торжественной церемонии открытия магистрали БТК может расцениваться и как дань этикету, и как признак прагматичного подхода двух круп-

нейших центральноазиатских государств к будущим возможным перспективам нового грузового евразийского железнодорожного маршрута. Сегодня Китай больше заинтересован в развитии евразийских континентальных маршрутов через территорию России в рамках реализации плана председателя КНР Си Цзиньпина о создании «пояса и пути» (главный из них — маршрут Чунцин—Дуйсбург). По этим маршрутам в 2016 г. проследовало 1,7 тыс. грузовых состава, тогда как из КНР через территорию Грузии проехало лишь 2 железнодорожных состава с грузами. Кроме того, южнокавказские логистические компании не выдерживают конкуренции с мощными российскими логистическими операторами, которые превосходят их в поиске, распределении и перевозке грузов (*Рокс Ю.* По железной дороге обошли Россию. Практическая целесообразность и рентабельность проекта Баку—Тбилиси—Карс пока не являются очевидными. URL: [http://www.ng.ru/cis/2017-10-30/100\\_7106\\_btk.html](http://www.ng.ru/cis/2017-10-30/100_7106_btk.html) (дата обращения: 30.10.2017).

<sup>928</sup> *Рокс Ю.* По железной дороге обошли Россию. Практическая целесообразность и рентабельность проекта Баку—Тбилиси—Карс пока не являются очевидными. URL: [http://www.ng.ru/cis/2017-10-30/100\\_7106\\_btk.html](http://www.ng.ru/cis/2017-10-30/100_7106_btk.html) (дата обращения: 30.10.2017); Georgia holds B&R Forum. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077864.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/29).

<sup>929</sup> Азербайджан является ключевым звеном в «Экономическом поясе Шелкового пути» — интервью с временно поверенным в делах посольства Азербайджана в Китае. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-04/27/content\\_40703141.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-04/27/content_40703141.htm); BTK route aims to be integral to China's Belt and Road initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/01/content\\_33974429.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/01/content_33974429.htm).

<sup>930</sup> Georgia welcomes first Silk Road cargo train from China. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/14/content\\_22708191.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/14/content_22708191.htm).

<sup>931</sup> Ukraine seeks to link Asia, Europe via «digital corridor». URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2017-02/23/content\\_40341012.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-02/23/content_40341012.htm).

<sup>932</sup> First container train from Ukraine to China passes through Azerbaijan. URL: [http://www.china.org.cn/business/node\\_7074878.htm](http://www.china.org.cn/business/node_7074878.htm).

<sup>933</sup> Экономическая полоса Шелкового пути. Мнения послов зарубежных стран // Китай. 2014. № 5 (103). С. 21.

<sup>934</sup> Транспортный коридор Европа—Кавказ—Азия (ТРАСЕКА или «Новый шелковый путь») — проект, финансируемый Еврокомиссией в рамках программы «Тасис».

<sup>935</sup> Однако, в конце октября 2017 г. Украина, РФ, Казахстан и КНР пришли к соглашению об открытии прямого железнодорожного маршрута Урумчи (СУАР—Полтава (Украина), который сокращает двухмесячный морской транзит грузов из Китая в Украину до 15 дней сухопутным путем (Грузовой маршрут со-

единил Синьцзян и Украину. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/30/content\\_41811743.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/30/content_41811743.htm)).

<sup>936</sup> Refueling China's Economy. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125\\_800047549.html](http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047549.html).

<sup>937</sup> Большой интерес к этому маршруту проявляет и Узбекистан, чья парламентская делегация в 2016–2017 гг. посетила Грузию, Туркменистан, Турцию и Азербайджан. Целью переговоров явилось стремление создать инфраструктурные связи между Узбекистаном, Турцией, Азербайджаном и Грузией. Власти Узбекистана заинтересованы в создании транзитной магистрали из городов Узбекистана до порта Туркменбаши (Туркменистан), которая по маршруту через Баку продолжится по железной дороге Баку—Тбилиси—Карс, а затем через территорию Грузии и Турции дойдет до порта Мерсин на Средиземном море.

<sup>938</sup> Сегодня с помощью китайских инвестиций реализуется проект реконструкции основного морского порта Туркменистана, который предусматривает сооружение автомобильно-пассажирского паромного терминала общей площадью 230 тыс. кв. м и контейнерного терминала общей площадью 249 тыс. кв. м. Ежегодная пропускная способность многофункционального порта составит 15 млн т грузов различного назначения. В комплекс войдут общий погрузочный терминал, терминал сыпучих грузов, полипропиленовый терминал, а также судостроительный и судоремонтный завод, который займет территорию в 166 тыс. кв. м (Посол Туркменистана в КНР: Туркменистан и Китай ожидают новые возможности в сфере транспортного сотрудничества. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1116/c95181-9142544.html>).

<sup>939</sup> Feature: Ukraine-China cargo train on Silk Road opens up prospects for trade promotion. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-02/01/content\\_37705228.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-02/01/content_37705228.htm); Ukraine plans to launch cargo train to China next year. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102\\_17440154.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102_17440154.shtml); Chinese company to upgrade key highway in Ukraine. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content\\_50075738.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content_50075738.htm).

<sup>940</sup> Ежегодно между Китаем и Германией совершается около 400 железнодорожных товарных рейсов, а объем груза составляет 30 тыс. контейнеров. Ожидается, что в 2020 г. данный показатель достигнет 100 тыс. Между ними функционирует несколько железнодорожных маршрутов, в частности рейсы Дуйсбург—Чунцин, Лейпциг—Шэньян, Гамбург—Чжэнчжоу, Пекин—Нюрнберг (Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103\\_19333030.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103_19333030.shtml)). В 2016 г. КНР впервые стала крупнейшим внешнеторговым партнером Германии, взаимный товарооборот достиг 1 трлн юаней (около 151,2 млрд долл.) и составил примерно треть общего объема товарооборота Китай—страны Евросоюза. В 2016 г. КНР инвести-

рovala 2,95 млрд долл. в экономику Германии (China becomes Germany's largest trading partner. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/29/content\\_40194013.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/29/content_40194013.htm); *Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html); *Zhong Nan (China Daily)*. High-tech product growth to boost ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content\\_29631089.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/06/content_29631089.htm)).

<sup>941</sup> Сегодня Чунцин превратился в один из наиболее динамично развивающихся городов КНР. В 2015 и 2016 гг. темпы роста ВРП (валовой региональный продукт) Чунцина были самыми высокими среди всех провинций и автономных районов КНР и составили 11 и 10,7 %, намного превысив темпы роста ВВП КНР — 6,9 и 6,7 % соответственно. В 2016 г. ВРП Чунцина достиг 1,76 трлн юаней (255,6 млрд долл.). (Numbers of the Week October 4-10, 2016. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201611/t2011108\\_800071173.html](http://www.bjreview.com/Business/201611/t2011108_800071173.html); Xinhua Insight: China-Europe railway to drive cross-border e-commerce. URL: <http://en.people.cn/business/n3/2016/1025/c90000-9132505.html>; *Wang Yanfei (China Daily)*. Regions with balanced economies lead in upgrading. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0121/c90000-9169792.html>; *Wang Yifei*. Chongqing Liangjiang New Area. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2017-02/16/content\\_24102037.htm](http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2017-02/16/content_24102037.htm)).

<sup>942</sup> Cities building rail links to Europe. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2015-05/15/content\\_17508117.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2015-05/15/content_17508117.htm); From European farm to Chinese table: Europe hopes freight trains to boost exports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29324075.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29324075.htm).

<sup>943</sup> *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

<sup>944</sup> China-Europe railway line offers more than economic benefits. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201606/27/t20160627\\_13218275.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201606/27/t20160627_13218275.shtml); *Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html); China Railway Express: The New Passage for Trade between China and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518\\_800096582.html](http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518_800096582.html).

<sup>945</sup> BMW logistics eyes more rail express freight to China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/04/content\\_40743029.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/04/content_40743029.htm).

<sup>946</sup> *Tan Yingzi (China Daily)*. FTZ that will open up inland regions. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/24/content\\_27151133.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/24/content_27151133.htm).

<sup>947</sup> China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20160723\\_14091364.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20160723_14091364.shtml).

<sup>948</sup> Trains linking China, Europe on the fast track. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/12/content\\_38226641.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/12/content_38226641.htm); *Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html).

<sup>949</sup> Поскольку значительная часть евразийского железнодорожного транзита из Китая направляется в этот немецкий город, то в китайской прессе г. Дуйсбург даже в шутку стали называть «китайским городом» (Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'). URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35092415.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm).

<sup>950</sup> Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35092415.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm).

<sup>951</sup> «Новая практика управления государством и политикой в г.Чунцин»: обкат почтового рейса Китай—Европа прошел успешно. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/29/content\\_39595924.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/29/content_39595924.htm); *Ge Jieru* (*Chinadaily.com.cn*). First parallel imported vehicles cargo train arrives in Chongqing. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2016-10/30/content\\_25711540.htm](http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2016-10/30/content_25711540.htm).

<sup>952</sup> China overtakes US as Germany's largest trading partner: report. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0129/c90000-9172440.html>.

<sup>953</sup> *Tan Yingzi* (*China Daily*). Pivot in go-west campaign. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content\\_29087352.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content_29087352.htm).

<sup>954</sup> *Sun Wenyu* (*People's Daily Online*). China-Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html>.

<sup>955</sup> *Tan Yingzi* (*China Daily*). Chongqing aims to be a pivot in effort to boost western region's development. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content\\_28278754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content_28278754.htm).

<sup>956</sup> China-Europe railway to drive cross-border e-commerce. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201610/26/t20161026\\_17168935.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201610/26/t20161026_17168935.shtml); Xinhua Insight: China-Europe railway to drive cross-border e-commerce. URL: <http://en.people.cn/business/n3/2016/1025/c90000-9132505.html>; China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29319768.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm).

<sup>957</sup> *Мозговой К.* Контейнеры выбирают маршрут // Гудок. 07.06.2017.

<sup>958</sup> В июне 2014 г. из Уханя отправился первый контейнерный поезд по маршруту Ухань—Маньчжоули/Забайкальск—Москва, состоящий из 51 вагона и загруженный автомобилями корпорации «Дунфэн». Введение в эксплуатацию этого маршрута свидетельствует о превращении Уханя в международный логистический центр.

<sup>959</sup> Lithuanian PM expects bigger Chinese cargo transit volume. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35090576.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35090576.htm).

<sup>960</sup> Regular freight train service links both China and Czech Republic. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-28/204524.shtml>.

<sup>961</sup> Wuhan-Lyons travel time cut. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/07/content\\_38192380.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/07/content_38192380.htm).

<sup>962</sup> Запущен новый грузовой железнодорожный маршрут из китайского города Ухань во французский город Дурж. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/28/content\\_41808592.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/28/content_41808592.htm); First Wuhan-Europe cargo train exports Chinese food products to Germany. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/27/content\\_41802340.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/27/content_41802340.htm); Freight train carries China-made engines to France. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/02/content\\_41835562.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/02/content_41835562.htm).

<sup>963</sup> *Zhao Xiaomin (China Daily)*. First freight train links China's Wuhan, France. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/07/content\\_24341830.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/07/content_24341830.htm).

<sup>964</sup> Грузовое железнодорожное сообщение Ухань—Европа — транспорт «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/12/content\\_40799189.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/12/content_40799189.htm).

<sup>965</sup> Международные транзитные поезда Китай — Европа позволили жителям г. Ухань получить доступ к европейским продуктам без посредников. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/11/content\\_40267829.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/11/content_40267829.htm).

<sup>966</sup> В 2016 году количество железнодорожных грузовых рейсов из Уханя в Европу выросло на 30 %. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/02/content\\_40022516.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/02/content_40022516.htm).

<sup>967</sup> First Wuhan-Europe cargo train exports Chinese food products to Germany. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/27/content\\_41802340.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/27/content_41802340.htm).

<sup>968</sup> Международные транзитные поезда Китай — Европа позволили жителям г. Ухань получить доступ к европейским продуктам без посредников. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0213/c31518-9177086.html>; China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29319768.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm).

<sup>969</sup> More China-Europe trains departing Wuhan in 2016. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103\\_19340635.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103_19340635.shtml).

<sup>970</sup> Железнодорожный узел г. Чжэнчжоу является крупнейшей железнодорожной сортировочной станцией в Азии. Здесь пересекаются 228 железнодорожных маршрутов, а общая площадь вокзала составляет 55 кв. км.

<sup>971</sup> Hamburg rail link to see more freight traffic. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/11/content\\_22688078.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/11/content_22688078.htm).



<sup>972</sup> «Один пояс, один путь» — важнейшая часть прагматичного сотрудничества в рамках ШОС. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/16/content\\_37331252.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/16/content_37331252.htm); Из Чжэнчжоу в Гамбург отправился 200-й товарный поезд. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0226/c31518-9021608.html>.

<sup>973</sup> New cargo train to link central China, Luxembourg. URL: <http://www.ecns.cn/2015/12-15/192580.shtml>.

<sup>974</sup> Радиус перевозок груза товарного поезда Чжэнчжоу–Гамбург достигает 2 тыс. км. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0719/c31518-9088225.html>; Грузовой поезд с немецким текстильным оборудованием прибыл на КПП Алашанькоу. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0325/c31518-9194977.html>.

<sup>975</sup> В рамках международных транзитных поездов Китай—Европа ожидается открытие новой линии до Северной Европы. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1125/c31518-9146742.html>.

<sup>976</sup> С ноября рейсы по маршруту Чжэнчжоу—Европа в обоих направлениях будут выполняться ежедневно в постоянном режиме. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1106/c31518-9288849.html>.

<sup>977</sup> Express rail service to boost China-Europe trade. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8436074.html>; Year's First Europe-bound Cargo Train Leaves Chengdu. URL: <http://english.cri.cn/12394/2016/01/19/3241s862391.htm>.

<sup>978</sup> Revitalizing the Silk Road. URL: [http://www.bjreview.com.cn/This\\_Week/2016-04/28/content\\_615818.htm](http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2016-04/28/content_615818.htm); Fastest cargo train linking China, Europe to add station. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-05/06/content\\_35505356.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-05/06/content_35505356.htm).

<sup>979</sup> До 6 сентября 2015 г. поезда с грузом отправлялись лишь в одну сторону — из Чэнду в Европу, а с конца сентября 2015 г. грузы начали поставляться и в обратном направлении — из Европы в Китай (Чэнду станет крупнейшим в Китае «железнодорожным портом»). URL: [http://ru.ce.cn/economy/201601/04/t20160104\\_2340522.shtml](http://ru.ce.cn/economy/201601/04/t20160104_2340522.shtml).

<sup>980</sup> From foreign land to Chinese dream: Chengdu-Europe train opens new tracks for Polish man. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/23/content\\_34894029.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/23/content_34894029.htm); Freight trains linking Chengdu, Milan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1130/c90000-9298666.html>.

<sup>981</sup> How Poland's Lodz benefits from China-Poland rail cargo connection. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/26/content\\_29095915.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/26/content_29095915.htm).

<sup>982</sup> Chengdu starts freight train to Belarus. URL: [http://china.org.cn/business/2017-03/02/content\\_40389864.htm](http://china.org.cn/business/2017-03/02/content_40389864.htm); How Poland's Lodz benefits from China-Poland rail cargo connection. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content\\_29095915.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/26/content_29095915.htm); *Sun Wenyu (People's Daily Online)*. China-Europe freight train

boosts European industrial growth. URL: [http://en.people.cn/n3/2017/1106/c\\_90000-9225007.html](http://en.people.cn/n3/2017/1106/c_90000-9225007.html).

<sup>983</sup> China-Europe fast rail brings mutual benefit. URL: <http://www.ecns.cn/2016/01-02/194442.shtml>.

<sup>984</sup> China launches efficient rail service to Europe. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1036974.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/3/9).

<sup>985</sup> Грузовой железнодорожный маршрут Сямэнь—Чэнду—Европа протянется до Тайваня. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/17/content\\_t\\_38050515.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-03/17/content_t_38050515.htm).

<sup>986</sup> China launches efficient rail service to Europe. URL: [http://china.org.cn/business/2017-03/03/content\\_40398956.htm](http://china.org.cn/business/2017-03/03/content_40398956.htm).

<sup>987</sup> Железнодорожные рейсы Китай—Европа открывают новую страницу торговых связей Китая и России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/09/content\\_40773085.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/09/content_40773085.htm).

<sup>988</sup> По маршруту Сямэнь—Лодзь отправлено более 130 грузовых поездов. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/30/content\\_40275179.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/30/content_40275179.htm); Poland benefits from rail cargo connection. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/27/content\\_29103406.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/27/content_29103406.htm).

<sup>989</sup> Xiamen-Europe cargo route runs for a whole year. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/24/t\\_20160824\\_15195955.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/24/t_20160824_15195955.shtml); New Eurasian Land Bridge. URL: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651850.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651850.htm).

<sup>990</sup> China-Europe freight train to open new Moscow route by end of 2016. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1104/c90000-9137464.html>.

<sup>991</sup> В этом году между Чэнду и Москвой начнут курсировать грузовые поезда. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/20/content\\_40323820.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/20/content_40323820.htm).

<sup>992</sup> Poland benefits from rail cargo connection. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/27/content\\_29103406.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-04/27/content_29103406.htm); Regular express freight train to link Chengdu with Russia. URL: [http://www.china.org.cn/china/2017-11/28/content\\_50074642.htm](http://www.china.org.cn/china/2017-11/28/content_50074642.htm).

<sup>993</sup> *Zhao Xiaomin*. Cargo train services launched between Chengdu, Prague. URL: [http://china.org.cn/business/2017-09/30/content\\_41673373.htm](http://china.org.cn/business/2017-09/30/content_41673373.htm).

<sup>994</sup> Chengdu to run 1,000 cargo trains to Europe in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t\\_20170221\\_20365914.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201702/21/t_20170221_20365914.shtml); Intl trains boost China-Europe trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330837.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330837.htm).

<sup>995</sup> Из Чэнду в Беларусь отправился первый заказной грузовой состав Китай—Европа. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0303/c31518-9185081.html>; From foreign land to Chinese dream: Chengdu-Europe train opens new tracks for

Polish man. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/23/content\\_34894029.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/23/content_34894029.htm).

<sup>996</sup> БЖД отправит 6 мая в Китай пилотный контейнерный поезд с белорусской продукцией. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0504/c31518-9210902.html>.

<sup>997</sup> Это в 3 раза быстрее, чем транспортировать контейнеры по морю через Суэцкий канал и далее везти их по железной дороге по территории Китая. Контейнеры были загружены промышленными станками, итальянской мебелью и керамической плиткой, а получателями груза стали крупные китайские торговые сети. С открытием этого маршрута Милан стал 11-м европейским городом, который стал связан со столицей пров. Сычуань г. Чэнду. Маршруты из Милана будут формироваться по мере накопления груза. В Средние века традиционный торговый путь из Китая шёл как раз в Италию по южному маршруту через современный Иран и Турцию и основным товаром для перевозок были китайские шелка. Однако теперь везти грузы оказалось быстрее и выгоднее севернее — через Казахстан и Россию. По территории «пространства 1520» от белорусского КПП Брест до казахстанского КПП Достык услуги сервиса по перевозке предоставляет российское АО «Объединённая транспортно-логистическая компания» (Freight trains linking Chengdu, Milan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1130/c90000-9298666.html>; *Плетнев С.* Маршрут стал шёлковым. В Китай отправили состав с итальянскими товарами. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1395216&archive=2017.12.04> (дата обращения: 04.12.2017).

<sup>998</sup> Из Италии в Китай отправился первый товарный поезд. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/29/content\\_50077013.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/29/content_50077013.htm); Freight trains linking Chengdu, Milan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1130/c90000-9298666.html>.

<sup>999</sup> В 2016 г. прошло более 100 грузовых поездов Сучжоу—Маньчжоули—Европа. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/17/content\\_40119641.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/17/content_40119641.htm).

<sup>1000</sup> За 5 лет проекта международных железнодорожных перевозок Сучжоу—Варшава отправлено грузов стоимостью около 3 млрд долл. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/24/content\\_50069386.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/24/content_50069386.htm).

<sup>1001</sup> Пшеницу из Казахстана на поезде Чаньань перевозят в Сиань, появился новый коридор по импорту продовольствия. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/14/content\\_40455658.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-03/14/content_40455658.htm).

<sup>1002</sup> *Bai Shi.* The West Awakens. Long overshadowed by the east, west China is set to take center stage as it blazes an economic trail to Central Asia. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-06/16/content\\_624303.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2016-06/16/content_624303.htm).

<sup>1003</sup> Множество железнодорожных маршрутов «шелкового пути» направлены прямоком в Европу. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-04/21/content\\_32160941.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-04/21/content_32160941.htm); NW China cargo train launches import cargo service from central Asia. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-22/203809.shtml>.

<sup>1004</sup> Cargo train launched between Xi'an, Uzbekistan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361944.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361944.htm); *Yuan Yuan*. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html).

<sup>1005</sup> Xi'an launches freight train service to Moscow. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201612/07/t20161207\\_18473228.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201612/07/t20161207_18473228.shtml); From European farm to Chinese table: Europe hopes freight trains to boost exports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29324075.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29324075.htm).

<sup>1006</sup> Freight train forges link between Xi'an and Kazakhstan. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2016-03/30/content\\_24166546.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/shaanxi/itl/2016-03/30/content_24166546.htm).

<sup>1007</sup> Cargo train services launched between Xi'an and Warsaw. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-08/18/content\\_26525735.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-08/18/content_26525735.htm).

<sup>1008</sup> Xi'an launches China-Europe freight train service to Hamburg. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201609/03/t20160903\\_15564386.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201609/03/t20160903_15564386.shtml).

<sup>1009</sup> China-Europe new freight train links Xi'an with Budapest. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content\\_40544972.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content_40544972.htm).

<sup>1010</sup> Между Сианем и Будапештом начали курсировать грузовые поезда. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/01/content\\_40545064.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/01/content_40545064.htm); *Jiang Feng, Tang Zhenjiang (People's Daily Online)*. New freight train linking China and Europe sets off in Xi'an. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0403/c90000-9198558.html>.

<sup>1011</sup> Город Иу является крупнейшим мировым рынком оптовой торговли. Городской рынок ежедневно посещают 210 тыс. покупателей, на нем продается 1,7 млн видов товаров, которые поставляются в 219 стран мира. На интернет-сайте *Yiwubuy.com* представлено 2 млн видов товаров, ежедневно сайт посещают около 1,5 млн покупателей. В 2016 г. объем внешней торговли Иу составил 157,6 млрд юаней (24 млрд долл.) (*Liu Ning (People's Daily Online)*). Hop aboard the Belt and Road «express train». URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1128/c90000-9297893.html>.

<sup>1012</sup> В Чжэцзянском городе Иу введен в эксплуатацию специальный поезд для доставки международных контейнерных грузов в 5 стран Центральной Азии. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-01/21/content\\_31262100.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-01/21/content_31262100.htm).

<sup>1013</sup> China-Europe railway to drive cross-border e-commerce. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201710/26/t20171026\\_17168935.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201710/26/t20171026_17168935.shtml).

<sup>1014</sup> E-commerce brings new business, opportunities to China Commodities City. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-05/07/content\\_17489392.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-05/07/content_17489392.htm); Город Иу — жемчужина на Шелковом пути. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/30/content\\_40012256\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-12/30/content_40012256_2.htm).

<sup>1015</sup> *Ma Li*. Small Commodities, Big Prospects. There is nothing miniature about the ambitions of the city of Yiwu. URL: [http://www.bjreview.com/print/txt/2016-12/09/content\\_623250.htm](http://www.bjreview.com/print/txt/2016-12/09/content_623250.htm); China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29319768.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm).

<sup>1016</sup> Cargo train arrives in E. China from Madrid. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/23/content\\_34872484.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/23/content_34872484.htm).

<sup>1017</sup> China small commodity hub opens cargo train to Spain. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/19/content\\_18939730.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/19/content_18939730.htm).

<sup>1018</sup> *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

<sup>1019</sup> В Ригу прибыл грузовой поезд с товарами из Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/11/07/c31520-9138344.html>; China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29319768.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm).

<sup>1020</sup> Рейс Иу—Синьцзян—Европа очень выгоден. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/16/content\\_40822532.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/16/content_40822532.htm); Latvia greets trans-Eurasia cargo train from China. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201711/07/t20171107\\_17588337.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201711/07/t20171107_17588337.shtml);

<sup>1021</sup> Latvia greets first trans-Eurasia cargo train from China. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/07/t20161107\\_17588337.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/07/t20161107_17588337.shtml); *Мозговой К.* Контейнеры выбирают маршрут // Гудок. 07.06.2017.

<sup>1022</sup> *Li Yingqi, Zhao Cheng (People's Daily Online)*. China-Europe freight train brings UK-made products to China. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/05/02/c90000-9209743.html>; *Liu Ning (People's Daily Online)*. Hop aboard the Belt and Road «express train». URL: <http://en.people.cn/n3/2017/11/28/c90000-9297893.html>.

<sup>1023</sup> First China-Britain freight train reaches London. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1029823.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/1/20).

<sup>1024</sup> China launches first freight train to London. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t2017\\_0103\\_19333800.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t2017_0103_19333800.shtml); 1,000th Sino-European freight train leaves for Madrid. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content\\_40810496.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content_40810496.htm); Грузовой поезд, движущийся по новому китайско-европейскому железнодорожно-морскому транспортному маршруту Урумчи—Роттердам, прибыл в Ригу. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content\\_41753508.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content_41753508.htm).

<sup>1025</sup> Провинция Гуандун является лидером среди китайских провинций по объему внешней торговлей — через нее проходит около 30 % всего китайского экспорта (China's export hub opens regular cargo train to Europe. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/15/content\\_38249677.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/15/content_38249677.htm)).

<sup>1026</sup> Из Шилун до Москвы — внешнеторговый путь городского округа Дунгуань. URL: [http://ru.ce.cn/economy/201604/01/t20160401\\_2375433.shtml](http://ru.ce.cn/economy/201604/01/t20160401_2375433.shtml).

<sup>1027</sup> Открылось движение грузовых поездов на линии Гуандун (Китай)—Россия. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/25/content\\_30696920.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/25/content_30696920.htm); Trains to better support Belt, Road. URL [http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527\\_23265881.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527_23265881.shtml).

<sup>1028</sup> China's export hub opens regular cargo train to Europe. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/15/content\\_38249677.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/15/content_38249677.htm); *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11).

<sup>1029</sup> Regular cargo trains link China's Hunan, Germany. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201510/16/t20151016\\_3715898.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201510/16/t20151016_3715898.shtml).

<sup>1030</sup> *Чжан Ю.* Великий международный коридор // Китай. 2015. № 7 (105). С. 43—44.

<sup>1031</sup> В октябре 2017 г. стартовал новый контейнерный сервис между Гамбургом и Чанша. Первый поезд отправился 7 октября из Китая. Российская компания Far East Land Bridge (дочерняя компания ООО «РЖД Логистика», входящего в АО «Российские железные дороги») расширяет маршрутную сеть и открывает новый сервис по FCL-доставке между Гамбургом и Чанша (FCL — Full Container Load («загрузка целого контейнера»). Данный тип сервиса часто используется при перевозке грузов в рамках крупных логистических проектов, а компания Far East Land Bridge является крупным контейнерным оператором с общим парком в 7 тыс. контейнеров. Основным направлением компании являются контейнерные перевозки по направлению Китай—Россия—страны Европы и обратно. Также компания осуществляет перевозки сборных грузов из Пекина и Шанхая во все города России (Из Гамбурга в Чаншу за три недели // Гудок. 02.11.2017).

<sup>1032</sup> New cargo service links С China, Belarus to boost trade. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content\\_40146700.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content_40146700.htm); *Zhou Wa (China Daily)*. Rail route to Europe improves freight transport. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/13/content\\_16966969.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/13/content_16966969.htm).

<sup>1033</sup> Запущен маршрут перевозки товаров из Центрального Китая в Минск. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/20/content\\_40146751.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/20/content_40146751.htm).

<sup>1034</sup> Китайская компания «Международная логистика Харбин—Европа» планирует открыть в российском Екатеринбурге логистический центр, который

будет управлять перевозками в направлении Россия—Европа, а также Европа—КНР—Япония—РК.

<sup>1035</sup> New cargo train service between China, Europe opens. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2015-06/14/content\\_35818074.htm](http://www.china.org.cn/wap/2015-06/14/content_35818074.htm).

<sup>1036</sup> *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

<sup>1037</sup> Harbin-Europe freight trains complete US\$210M. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-06/14/content\\_38661186.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-06/14/content_38661186.htm).

<sup>1038</sup> *Zhao Xiaomin*. Cargo train links NE China port, Slovakia. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-08/06/content\\_36243834.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-08/06/content_36243834.htm).

<sup>1039</sup> Грузы из порта Инкоу в Москву теперь доставляются по железной дороге всего за 10 дней. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content\\_38212093.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/10/content_38212093.htm).

<sup>1040</sup> Грузовые перевозки по железной дороге Чанчунь—Маньчжоули—Германия уже дали первые результаты. URL: [http://ru.ce.cn/economy/201601/05/t20160105\\_2341059.shtml](http://ru.ce.cn/economy/201601/05/t20160105_2341059.shtml).

<sup>1041</sup> В январе по железнодорожному маршруту Чанчунь—Маньчжоули—Европа было перевезено свыше 400 контейнеров с товарами. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/07/content\\_40238040.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/07/content_40238040.htm).

<sup>1042</sup> На железнодорожном КПП Хунчунь на границе Китая и России резко повысилась пропускная способность, что стимулирует открытие второго рейса в Европу из Цзилиня. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0213/c31518-9177090.html>.

<sup>1043</sup> Шелковый путь строится на рельсах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1116/c31518-9142397.html>; New Eurasian Land Bridge. URL: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651850.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651850.htm).

<sup>1044</sup> *Jiang Feng, Tang Zhenjiang (People's Daily)*. China-Belarus cargo route begins service. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1024/c90000-9131486.html>.

<sup>1045</sup> *Lan Xinzhen*. Silk Road Resurrection. New economic belt brings a wealth of opportunity for China, Central Asia and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-11/04/content\\_576013.htm](http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-11/04/content_576013.htm); *Li Fangfang*. One-Way Ticket to Prosperity. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201\\_800111292.html](http://www.bjreview.com.cn/Nation/201712/t20171201_800111292.html).

<sup>1046</sup> В 2017 г. был введен в эксплуатацию участок высокоскоростной железнодорожной магистрали Баоцзи—Ланьчжоу, который связал города провинций Шэньси и Ганьсу. Строительство участка протяженностью 401 км началось в 2012 г., скорость движения поездов на участке составит 250 км/ч. С открытием

движения по этому участку была полностью введена в эксплуатацию высокоскоростная железная дорога Сиань (пров. Шэньси)—Урумчи (СУАР) протяженностью более 2,3 тыс. км. которую в Китае называют «Высокоскоростным железнодорожным Шелковым путем».

В конце сентября 2017 г. крупная железнодорожная магистраль, связывающая Ланьчжоу с Чунцином была введена в эксплуатацию. На строительство железной дороги протяженностью 886 км (15 станций) понадобилось 9 лет. Магистраль проходит через провинции Ганьсу, Шэньси и Сычуань и благодаря новой железной дороге поездка от Ланьчжоу до Чунцина сократилась с 20 до 12 час. Из Ланьчжоу стали отправляться международные грузовые поезда, которые по новой магистрали доставляют товары до порта свободной торговли Циньчжоу (ГЧАР) для последующей транспортировки морем в Индонезию, Вьетнам. Сегодня между Ланьчжоу и Чунцином, курсируют 30 грузовых поездов, которые будут ежегодно перевозить 60 млн т грузов, а время в пути для этой категории поездов сократилось с 2,5 до 1 дня (Крупная железнодорожная магистраль введена в эксплуатацию на западе Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0930/c31518-9275577.html>).

<sup>1047</sup> В конце 2016 г. белорусская железная дорога (БЖД) обеспечила техническое решение ускоренного пропуска поездов Москва—Берлин Swift («Стриж») по территории Белоруссии. Особенность железнодорожного состава производства компании *Patentes Talgo S.L.* (Испания) в том, что он сформирован из вагонов, оборудованных системой автоматического изменения ширины колесных пар, которая позволяет сократить время на переход с широкой колеи (1520 мм) на узкую европейскую (1435 мм). Поезду Swift потребуется около 30 минут вместо прежних 2-х часов для прохождения через КПП станции Брест. Таким образом, расстояние от Москвы до Берлина поезд будет преодолевать за 20 ч 14 мин (сейчас время в пути составляет 24 ч 49 мин), а от Берлина до Москвы — 20 ч 35 мин (в настоящее время — 25 ч 56 мин). Поезд Swift будет курсировать 2 раза в неделю (По белорусской железной дороге впервые проследует скорый поезд сообщением Москва—Берлин Swift. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1116/c205613-9142495.html>).

<sup>1048</sup> *Wu Jiao, Tan Yingzi (China Daily)*. New area set for continued GDP growth. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-03/13/content\\_16303949.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-03/13/content_16303949.htm); *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23).

<sup>1049</sup> *Hou Beibei*. All Roads Lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: [http://www.bjreview.com/quotes/txt/2016-09/10/content\\_639157\\_2.htm](http://www.bjreview.com/quotes/txt/2016-09/10/content_639157_2.htm).



<sup>1050</sup> Wide-gauge track urged for rail corridor success. URL: [http://english.people.com.cn/90882/8206\\_898.html](http://english.people.com.cn/90882/8206_898.html); *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11).

<sup>1051</sup> *Xin Dingding, Xue Chaohua*. Wide-gauge track urged for rail corridor success. Lanzhou Party chief says change necessary to link with Europe. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2016-04/15/content\\_16401146.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2016-04/15/content_16401146.htm).

<sup>1052</sup> Запущен первый рефрижераторный контейнерный поезд по маршруту Херне—Ланьчжоу. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0107/c31519-9164006.html>.

<sup>1053</sup> New cargo train service between China, Europe opens. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-10/21/content\\_36851277.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-10/21/content_36851277.htm).

<sup>1054</sup> Fastest cargo train linking China, Europe to add station. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2015-05/06/content\\_35505356.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-05/06/content_35505356.htm).

<sup>1055</sup> New cargo train service between China, Europe opens. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-11/14/content\\_35818074.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-11/14/content_35818074.htm); Intl trains boost China-Europe trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330837.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330837.htm).

<sup>1056</sup> Railway route to be key conduit. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/24/content\\_38525462.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/24/content_38525462.htm).

<sup>1057</sup> New cargo train service to link China, Europe. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2016-04/09/content\\_24397629.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2016-04/09/content_24397629.htm).

<sup>1058</sup> В июле 2017 г. в западной части АРВМ будет запущена в эксплуатацию двухпутная электрифицированная грузовая и пассажирская железнодорожная магистраль Хух-Хото—Джунгар—Ордос протяженностью 245 км с проектной скоростью в 160 км/ч. Железная дорога посредством связи с магистралями Хух-Хото—Чжанцзякоу и Чжанцзякоу—Пекин сократила расстояние между западной частью АРВМ и центральными городами в регионе Бохайского залива — Пекином и Тяньцзинем, обеспечила городам Эрэн-Хото, Хух-Хото и Ордос стратегическое положение на маршруте евразийских транзитных перевозок.

<sup>1059</sup> Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content\\_28843059.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm); First high-speed rail in Inner Mongolia starts test run. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content\\_29249228.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29249228.htm).

<sup>1060</sup> Впервые в рамках маршрута «Китай-Европа» из России во Внутреннюю Монголию вернулся поезд с грузом. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/26/content\\_40698676.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/26/content_40698676.htm).

<sup>1061</sup> 1st China-Europe CR Express cargo train to arrive in Europe. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/2016/09/10/t20160910\\_15787249.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/2016/09/10/t20160910_15787249.shtml).

<sup>1062</sup> Tianjin FTZ launches China-Europe freight train. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/1121/c90000-9144862.html>.

<sup>1063</sup> Из Тяньцзиньской зоны свободной торговли в Европу отправился грузовой поезд. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1121/c31518-9144787.html>.

<sup>1064</sup> New freight train links Inner Mongolia, Rotterdam. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/2016-11/28/c\\_135864592.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-11/28/c_135864592.htm).

<sup>1065</sup> Открыт международный грузовой железнодорожный маршрут Эрэн-Хото — Роттердам. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/28/content\\_39803916.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/28/content_39803916.htm); New Eurasian Land Bridge. URL: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651850.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651850.htm).

<sup>1066</sup> Из Европы в Хэфэй впервые вернется грузовой поезд с зарубежными товарами. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/06/content\\_39860688.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/06/content_39860688.htm).

<sup>1067</sup> New China-Europe container train launched. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content\\_29299604.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content_29299604.htm).

<sup>1068</sup> Из Северо-Восточного Китая отправился грузовой поезд в Беларусь. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/10/content\\_40786522.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/10/content_40786522.htm).

<sup>1069</sup> Cargo train service transports China-made cars to Europe. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9224983.html>.

<sup>1070</sup> Volvo special train to link China, Belgium. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515\\_22810056.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/15/t20170515_22810056.shtml).

<sup>1071</sup> Специальные составы с автомобилями Volvo будут отправляться из Китая в Бельгию. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0514/c31518-9214984.html>.

<sup>1072</sup> В Шэньчжэне запущен первый поезд в Минск. URL: [http://russian.people.com.cn/n3/2017/0523/c\\_31518-9218941-2.html](http://russian.people.com.cn/n3/2017/0523/c_31518-9218941-2.html); New Sino-European freight train leaves from Shenzhen. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/regional/2017-05/23/content\\_29457942.htm](http://www.chinadaily.com.cn/regional/2017-05/23/content_29457942.htm); Rail link opens from Shenzhen. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/26/content\\_29503816.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/26/content_29503816.htm).

<sup>1073</sup> Из Шэньчжэня в Минск отправился первый грузовой поезд в рамках маршрута Китай — Европа. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/23/content\\_40870009.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/23/content_40870009.htm); Cooperation grows between China, B&R countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content\\_29491417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm); Freight train route links Heilongjiang, Belarus. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-06/05/content\\_40966439.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-06/05/content_40966439.htm).

<sup>1074</sup> Xinjiang exports liquid chemical to Europe via freight. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0526/c90000-9221157.html>.

<sup>1075</sup> Синьцзян экспортировал жидкие химикаты в Европу по железной дороге. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0527/c31518-9221606.html>.

<sup>1076</sup> First freight train from Changsha arrives in Budapest. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-06/17/content\\_41044645.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-06/17/content_41044645.htm); First Budapest-Changsha cargo train departs from Hungary to China. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35090527.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35090527.htm).

<sup>1077</sup> Cargo train services launched between Weihai and Hamburg. URL: [http://english.scio.gov.cn/2017-09/02/content\\_41526265.htm](http://english.scio.gov.cn/2017-09/02/content_41526265.htm).

<sup>1078</sup> Грузовой поезд, движущийся по новому китайско-европейскому железнодорожно-морскому транспортному маршруту Урумчи—Роттердам, прибыл в Ригу. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content\\_41753508.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-10/18/content_41753508.htm).

<sup>1079</sup> New China-Europe rail-sea cargo route opens. URL: [http://china.org.cn/business/2017-09/30/content\\_41670539.htm](http://china.org.cn/business/2017-09/30/content_41670539.htm).

<sup>1080</sup> In pics: Chinese int'l freight train leaves Yinchuan for Tehran. URL: [http://english.scio.gov.cn/2017-10/06/content\\_41539057\\_2.htm](http://english.scio.gov.cn/2017-10/06/content_41539057_2.htm).

<sup>1081</sup> Новый маршрут поездов из Китая в Словакию проходит по территории России и Украины и в сравнении с традиционным маршрутом, проходящим по территории Белоруссии и Польши, позволяет сократить время в пути и сделать более эффективной логистику перевозок (*Zhao Xiaomin (China Daily)*). Dalian-Bratislava rail freight link boosts ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content\\_33808287.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content_33808287.htm).

<sup>1082</sup> *Zhao Xiaomin (China Daily)*. First China-Slovakia block train launched in Dalian. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/27/content\\_33779758.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/27/content_33779758.htm); First trial freight train from China arrives in Slovakia. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content\\_34514719.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/14/content_34514719.htm).

<sup>1083</sup> *Zhao Xiaomin (China Daily)*. Dalian-Bratislava rail freight link boosts ties. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content\\_33808287.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/28/content_33808287.htm); Запущен новый грузовой железнодорожный маршрут из китайского города Дальянь в Словакию. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/27/content\\_41805001.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/27/content_41805001.htm).

<sup>1084</sup> Cargo railway inking Finland and China opens. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/11/content\\_41877660.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/11/content_41877660.htm).

<sup>1085</sup> Cargo train services launched between Hamburg, China's Yichang. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/21/content\\_34799534.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/21/content_34799534.htm).

<sup>1086</sup> Открылись грузовые железнодорожные маршруты Ганьчжоу—Таджикистан и Ганьчжоу—Гамбург. URL: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-09/25/content\\_41639757.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2017-09/25/content_41639757.htm); Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content\\_33400270.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm); *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 11/19).

<sup>1087</sup> Cargo train links Poland with China's Jiangxi. URL [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/16/content\\_30687345.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/16/content_30687345.htm).

<sup>1088</sup> *Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19); Trade hub will open up Europe for companies. URL: [http://africa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35086361.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35086361.htm).

<sup>1089</sup> Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content\\_33400270.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm).

<sup>1090</sup> На первом заседании Совместной рабочей группы по перевозкам в рамках железнодорожных маршрутов «Китай-Европа» достигнут ряд консенсусов. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/20/content\\_41761501.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-10/20/content_41761501.htm).

<sup>1091</sup> *Song Jingli (Chinadaily.com.cn)*. Logistics expo to revive ancient Silk Road trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/22/content\\_17453984.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/22/content_17453984.htm); China—Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html>.

<sup>1092</sup> В ноябре 2017 г. в Будапеште состоялась конференция в формате «16+1», участниками которой стали страны Восточной Европы: Венгрия, Болгария, Румыния, Польша, Босния и Герцеговина, Сербия, Хорватия, Словения, Словакия, Албания, Чешская Республика, Македония, Черногория, Литва, Латвия и Эстония. Китай представлял премьер-министр Ли Кэцян, который отметил, что более тесное сотрудничество КНР со странами региона в деле реализации плана ЭПШП поможет поднять уровень жизни населения этих стран. Согласно прогнозу главы правительства КНР, через 5 лет объем импорта китайских товаров странами Восточной Европы возрастет до 8 трлн долл. (*Zhang Ming (Chinadaily.com.cn)*). '16+1' Cooperation injects vigor into China-Europe exchange. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/25/content\\_34959008.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/25/content_34959008.htm).

<sup>1093</sup> Li's Euro-Asia trip to boost cooperation, common development. URL: <http://english.people.com.cn/102774/8459744.html>; Less anxious, more active EU needed in China-CEE cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/27/content\\_35056311.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/27/content_35056311.htm).

<sup>1094</sup> В 2015 г. по объему внешней торговли со странами ЕС Китай занял второе место после США, чей объем составил 619 млрд евро. При этом, КНР в течение последних 11 лет была крупнейшим экспортером в страны ЕС и вторым импортером товаров из ЕС после США (China remains EU's biggest source of imports in 2015: official data. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/01/content\\_24232244.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/01/content_24232244.htm)).

<sup>1095</sup> За 10 месяцев 2017 г. объем товарооборота между КНР и странами Европы по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. вырос на 16,2 % и составил 3,4 трлн юаней (513 млрд долл.) (Record number of freight trains link China, Europe. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/18/content\\_41911951.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/18/content_41911951.htm); *Yang Sheng*. Li's trip to boost ties with Central, Eastern European countries (Source: Global Times Published: 2017/11/26).

<sup>1096</sup> *Bai Yang* (*People's Daily*). China-Europe economic ties in booming tide. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0405/c90000-9198986.html>.

<sup>1097</sup> «New milestone» for China-EU partnership seen. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-xivisiteu/2016-11/31/content\\_17390846.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-xivisiteu/2016-11/31/content_17390846.htm).

<sup>1098</sup> China-CEEC ties make remarkable progress, enhance China-EU cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/25/content\\_34978971.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/25/content_34978971.htm); *Yang Sheng*. Li's trip to boost ties with Central, Eastern European countries (Source: Global Times Published: 2017/11/26).

<sup>1099</sup> *Mei Xinyu*. Trumpeting a New Era. China continues to bring growth opportunities to the world. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201711/t20171103\\_800108989.html](http://www.bjreview.com/Nation/201711/t20171103_800108989.html); China—CEE transport infrastructure think tank established in Bulgaria. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/23/content\\_34887205.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/23/content_34887205.htm).

<sup>1100</sup> Китай подписал документы о сотрудничестве в рамках «пояса и пути» с 13 странами Центральной и Восточной Европы. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/06/content\\_40972832.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/06/content_40972832.htm);

<sup>1101</sup> China, Central and Eastern Europe eye infrastructure-led all-round co-op. URL: <http://www.ecns.cn/2016/02-25/189992.shtml>; *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11).

<sup>1102</sup> China, CEE countries eye co-op with new railway. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/26/content\\_30713119.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/26/content_30713119.htm); China, Europe join hands to speed up rail cargo transit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29319768.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29319768.htm).

<sup>1103</sup> Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content\\_22798388.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/24/content_22798388.htm).

<sup>1104</sup> Roundup: Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-12/24/content\\_37389828.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-12/24/content_37389828.htm); *Zhang Hongpei*. Sino-Hungarian ties strengthened. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077666.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/28).

<sup>1105</sup> В ноябре 2016 г. Экспортно-импортный банк Китая подписал соглашение с правительственными ведомствами Сербии и Венгрии о финансировании строительства железных дорог Сербия—Венгрия, а также соглашения с правительствами Боснии и Герцеговины и Сербии об инвестиционном обеспечении прокладки скоростных автострад (Экспортно-импортный банк Китая окажет финансовую поддержку при строительстве железных дорог в Европе с участием отечественных предприятий URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/09/content\\_39667923.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-11/09/content_39667923.htm); Belt, Road Initiative crucial for China-CEE relations: Chinese ambassador to Poland. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/16/content\\_32076000.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/16/content_32076000.htm)).

<sup>1106</sup> Муниципалитет Стара-Пазова находится в юго-восточной части Срема, в автономном крае Воеводина, который занимает северную часть Сербии. Географическое положение муниципалитета очень выгодно — находится между двумя самыми большими городами в стране: на расстоянии 30 км от Белграда и 40 км от Нови-Сада. Все важные автодороги пересекают территорию муниципалитета Стара-Пазова, а именно: автомагистраль Белград—Загреб (Е-70), автомагистраль Белград—Нови-Сад (Е-75), магистральная дорога М-22 и региональные дороги Р-106 и Р-121. Через муниципалитет проходят значительные международные железнодорожные маршруты в северном направлении на г. Суботица, Венгрию и Германию, в южном направлении на г. Ниш и Грецию (Premier Li urges speedy construction of China-Europe land-sea express. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content\\_50075752.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content_50075752.htm)).

<sup>1107</sup> Premier Li urges speedy construction of China-Europe land-sea express. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content\\_50075752.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-11/29/content_50075752.htm).

<sup>1108</sup> Belgrade-Budapest railway construction starts. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/29/content\\_35120595.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/29/content_35120595.htm).

<sup>1109</sup> China, Serbia, Hungary make progress on Budapest-Belgrade railway deal. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/10/content\\_26759286.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/10/content_26759286.htm); EBRD region should benefit from Belt and Road Initiative. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35086298.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/28/content_35086298.htm).

<sup>1110</sup> Chinese premier congratulates Serbia on launch of joint railway project. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2015-12/24/content\\_37383850.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/24/content_37383850.htm); China railway express: The new passage for trade between China and Europe. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/13/t20170513\\_22786886.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/13/t20170513_22786886.shtml).

<sup>1111</sup> Firms urged to sign up to Initiative. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/10/content\\_40260160.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/10/content_40260160.htm); COSCO SHIPPING — A name card of China in Greece on Maritime Silk Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content\\_29251685.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29251685.htm).

<sup>1112</sup> Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103\\_19333030.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/03/t20170103_19333030.shtml); Chinese-operated trade hub in Hungary facilitates cooperation with European businesses. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content\\_34931130.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34931130.htm).

<sup>1113</sup> COSCO's acquisition of Greek Piraeus Port to further contribute to local economy. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/11/content\\_24433054.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/11/content_24433054.htm); *Song Qingrun (China Daily)*. Economic corridor could stabilize region. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content\\_34882031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/23/content_34882031.htm).

<sup>1114</sup> В 2008 г. COSCO получила в аренду на 35 лет причалы № 2 и № 3 порта Пирей, а в 2016 г. обновленная корпорация China COSCO Shipping Corporation и Приватизационный фонд Греции пришли к соглашению о продаже китайской компании 67 % акций греческого порта Пирей на сумму 368,5 млн евро (410,6 млн долл.). Согласно соглашению, в течение ближайших 10 лет китайская компания инвестирует еще 350 млн евро в строительство 2 грузовых терминалов в порту Пирей. Это позволит к 2020 г. увеличить грузооборот порта с нынешних 3,74 млн до 6,3 млн ДФЭ. План COSCO по развитию мощностей греческого порта Пирей, являющегося одним из ключевых пунктов МШП-21 в., позволит увеличить ежегодные доходы порта на 5,1 млн евро, дополнительно создать 125 тыс. новых рабочих мест (COSCO declared preferred investor for Greek port. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/18/content\\_37814735.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/18/content_37814735.htm); COSCO's acquisition of Greek Piraeus Port to further contribute to local economy. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/11/content\\_24433054.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/11/content_24433054.htm); COSCO SHIPPING — A name card of China in Greece on Maritime Silk Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content\\_29251685.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29251685.htm); *Sun Tianren (People's Daily Online)*. Piraeus Port project a role model for Sino-Greek cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215302.html>; *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19; Chinese-operated trade hub in Hungary facilitates cooperation with European businesses. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content\\_34931130.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34931130.htm)).

<sup>1115</sup> COSCO SHIPPING — A name card of China in Greece on Maritime Silk Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content\\_29251685.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/08/content_29251685.htm).

<sup>1116</sup> *Sun Tianren (People's Daily Online)*. Piraeus Port project a role model for Sino-Greek cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0514/c90000-9215302.html>.

html; *Yang Sheng*. Li's trip to boost ties with Central, Eastern European countries (Source: Global Times Published: 2017/11/26).

<sup>1117</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content_26989566.htm); COSCO, Greek firm transform Piraeus port into 'shining star'. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/10/content\\_29281486.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/10/content_29281486.htm).

<sup>1118</sup> Греческий порт Пирей под управлением китайской компании COSCO URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/07/content\\_40575653.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-04/07/content_40575653.htm); *Li Fangfang*. Making Waves. Revitalized maritime Silk Road provides headwinds to a Chinese shipping enterprise. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505\\_800095491.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505_800095491.html); Belt, Road Initiative crucial for China-CEE relations: Chinese ambassador to Poland. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/16/content\\_32076000.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-09/16/content_32076000.htm).

<sup>1119</sup> China-Europe land-sea fast transport route opens. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/08/content\\_28135342.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/08/content_28135342.htm).

<sup>1120</sup> Россия могла бы получать часть транзитных грузов (КНР и других стран АТР) и из иранских портов посредством транспортировки через Каспийское море, однако каспийское направление — единственное среди портовых, где объёмы перевалки грузов падают уже несколько лет. Согласно статистическим данным, за 9 месяцев 2017 г. грузооборот снизился на 35,3 % по сравнению с таким же периодом 2016 г., составив всего 3,1 млн т, в то время как общая мощность терминалов превышает 20 млн т. За 6 лет, с 2010 по 2016 г., три порта — Махачкала, Астрахань и Оля — потеряли в общей сложности 10,9 млн т грузооборота. Для решения этого вопроса 11 ноября 2017 г. кабинет министров РФ утвердил «Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне до 2030 г.», а также план строительства железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Каспийские порты — это важные элементы международного транспортного коридора, по которому предполагается перевозить грузы из Китая (через порты Ирана) в Россию и Европу и обратно. Для увеличения трафика необходимо сделать российские порты в Каспийском регионе узлами международной торговли, модернизировать портовые мощности, а также реконструировать дальние и ближние автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Стратегия предполагает к 2030 г. обеспечить объёмы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна до 7 млн т, объёмы грузопотока по прочим грузам — до 7 млн т, создать более 2 тыс. новых рабочих мест. Для этого нужно модернизировать портовые мощности, построить 2 новых терминала в Дагестане, а также реконструировать транспортные подходы к морским портам. В Стратегии намечается расширение провозных возможностей железной дороги в этом направлении, поскольку ряд участков работают с перегрузкой. В частности, на Северо-Кавказской дороге



участок Кущёвка—Лиски загружен на 137 %, а Тихорецкая—Гумрак — на 121 %. На Приволжской близок к полной загрузке участок Верхний Баскунчак—Урбах и Волгоградский транспортный узел. ОАО «РЖД» в 2017 г. вложило в реализацию инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Трубная—Верхний Баскунчак—Аксарайская» 1,9 млрд руб., а всего уже инвестировано 6,6 млрд руб. В 2018 г. первый этап проекта по расширению пропускных возможностей должен быть закончен, и начнётся второй этап — электрификация участка Трубная—Аксарайская (*Плетнев С.* Правительство намерено развить порты Каспия и железнодорожные подходы к ним // *Гудок.* 14.11.2017).

<sup>1121</sup> В начале 2016 г. началась электрификация и реконструкция железной дороги на участке Тегеран—Мешхед при участии китайских компаний. Запланировано, что 70 китайских составов будут курсировать по железным дорогам Ирана со скоростью до 250 км/ч (В этом году китайские высокоскоростные железные дороги войдут на рынок 5 стран, в том числе США и России. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content\\_37824713.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content_37824713.htm)).

<sup>1122</sup> В 2011 г. Казахстан завершил строительство своего участка железнодорожной магистрали, а в 2013 г. был введен в эксплуатацию туркмено-казахстанский участок евроазиатского железнодорожного коридора. Если Казахстан самостоятельно осуществлял сооружение своего участка магистрали, то строительство железной дороги Этрек-Берекет в Туркмении (протяженность 325 км) вдоль восточного побережья Каспийского моря было передано китайским и иранским подрядчикам. Строительство туркменского участка протяженностью обошлось в 700 млн долл., а финансирование работ осуществлялось коммерческими банками КНР и АБР. В конце 2014 г. состоялось официальное открытие среднеазиатского участка центрального маршрута ЕТМ по маршруту Узень—Болошак (Казахстан)—Серхетяка—Кызылкияк—Берекет—Этрек (Туркменистан)—Горган (Иран). Общая протяженность железной дороги от Казахстана через Туркменистан до пров. Гулистан на севере Ирана составляет более 926 км, из которых 146 км проходят по казахстанской территории, более 700 км — по туркменской и 80 км — по иранской (Президенты Туркменистана, Ирана и Казахстана открыли железную дорогу. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1205/c31519-8818458.html>; Ввод железнодорожной магистрали Казахстан—Туркменистан—Иран позволит экспортировать продукцию в страны Персидского залива. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1205/c31519-8818452.html>; Открылся железнодорожный коридор «Север—Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1204/c31519-8818170.html>).

<sup>1123</sup> *Deng Yaqing.* A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator. URL: [http://www.bjreview.com/quotes/txt/2016-07/09/content\\_628456\\_2.htm](http://www.bjreview.com/quotes/txt/2016-07/09/content_628456_2.htm); Китай подвел итоги развития экономических связей со странами Центральной

Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0113/c31521-9166706.html>; *Hu Weijia*. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19); China-CEEC ties make remarkable progress, enhance China-EU cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/25/content\\_34978971.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/25/content_34978971.htm); *Yuan Yuan*. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/2017/07/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/2017/07/t20170728_800101243.html).

<sup>1124</sup> Железная дорога Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран стала кратчайшим путем доставки грузов из Китая в страны Персидского залива. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0112/c31521-9165858.html>; *Chen Qiqing*. China's Growth Powers World Economy. China's development creates opportunities for the world. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201710/t20171022\\_800107939.html](http://www.bjreview.com/Business/201710/t20171022_800107939.html).

<sup>1125</sup> 14 февраля 2016 г. первый грузовой состав, преодолев за 14 дней расстояние в 10 399 км, прибыл из г. Иу (пров. Чжэцзян) в Тегеран (Иран). Это расстояние поезд прошел за менее, чем 2 недели (5 дней — в Китае, 4 дня — в Казахстане и всего 28 ч — в Туркменистане). Этот маршрут является самым коротким и быстрым логистическим решением при доставке грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива. Ежедневно грузовой состав преодолевал расстояние в 700 км. Если сравнить время транспортировки грузов из порта Шанхай в иранский порт Бендер-Аббас, то морской путь оказывается на 30 дней дольше, чем новый континентальный железнодорожный маршрут (1st train from China to Iran stimulates Silk Road revival. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/16/content\\_37796127.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/16/content_37796127.htm)). В сентябре 2017 г. первый рейс маршрута железнодорожных грузовых перевозок связал Иньчуань (административный центр НХАР) и Тегеран. Составы отправляются из Южного вокзала г. Иньчуань, через КПП Хоргос проходят по территории Казахстана и Туркменистана и прибывают в столицу Ирана Тегеран. Маршрут протяженностью 8243 км позволяет доставлять товары из НХАР, провинций Хэбэй, Шаньдун и Цзянсу примерно за 15 дней и на 20 дней сократить путь по морю и, соответственно, снизить логистические издержки (Китай запустил международный маршрут грузоперевозок Иньчуань—Тегеран. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/06/content\\_41536835.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/06/content_41536835.htm)). С апреля 2016 г. власти СУАР организовали регулярное железнодорожное сообщение по магистрали протяженностью 7 тыс. км из Урумчи в г. Мерсин на юге Турции (Rail routes to fuel exports growth. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/28/content\\_32510580.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/28/content_32510580.htm)).

<sup>1126</sup> *Dai Tian* (*Chinadaily.com.cn*). Cities eye pivotal roles in Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content\\_28725152.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content_28725152.htm).

<sup>1127</sup> Chinese envoy on key achievements along Belt and Road in 2016. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content\\_28490097.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28490097.htm).

<sup>1128</sup> *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11).

<sup>1129</sup> The revival of the Silk Road: perspectives from point of view of Kazakhstan-China cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/102774/8470618.html>; Китай подвел итоги развития экономических связей со странами Центральной Азии. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/13/content\\_40098678.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/13/content_40098678.htm); *Xin Dingding*. Wheels turning to create New Silk Road. URL: [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-04/15/content\\_12334699.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2016-04/15/content_12334699.htm).

<sup>1130</sup> *Ma Xiaowen*. Rail Partners. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170113\\_8000853\\_09.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170113_8000853_09.html); Intl trains boost China-Europe trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330837.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330837.htm).

<sup>1131</sup> New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content\\_37123402.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content_37123402.htm).

<sup>1132</sup> *Jiang Feng, Tang Zhenjiang*. Document on linking China's railway to Iran signed in Dushanbe. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201512/11/t20151211\\_4099521.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201512/11/t20151211_4099521.shtml).

<sup>1133</sup> China's Belt and Road Initiative key to boosting Afghan economy: official. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1040259.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/3/30).

<sup>1134</sup> Туркменистан, Афганистан и Таджикистан свяжет стальная магистраль. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1118/c31519-9143514.html>.

<sup>1135</sup> На участке железнодорожной магистрали Атамурат—Имамназар велись работы по прокладке линии электропередачи, строительству инфраструктурных сооружений на станциях Гулистан и Имамназар. На участке были построены два крупных железнодорожных моста. Одновременно на таможенном пункте Имамназар был построен терминал по приему, хранению и отгрузке нефтепродуктов.

<sup>1136</sup> По новой железной дороге из Туркменистана в Афганистан отправился первый грузовой поезд. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1129/c31519-9148166.html>.

<sup>1137</sup> Voao participants comment on the Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/27/content\\_28682859.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/27/content_28682859.htm).

<sup>1138</sup> *Dai Tian (Chinadaily.com.cn)*. Cities eye pivotal roles in Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content\\_28725152.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content_28725152.htm).

<sup>1139</sup> Кыргызстан заинтересован проложить железную дорогу по такому маршруту, который мог бы охватить как можно больше населенных пунктов и, поэтому, предлагает два варианта железной дороги. Первый маршрут — Торугарт—

Достук-Ат—Баши—Джалал-Абад (433 км), второй — Торугарт—Арпа—Кара-Суу (278 км). Китайская сторона настаивает на сокращении протяженности транзитной дороги до 100 км, поскольку это обеспечит ее большую конкурентоспособность.

<sup>1140</sup> *Li Nan*. China, Uzbekistan to Focus on Belt and Road Development. URL: [http://www.bjreview.com/World/201706/t20170623\\_800060178.html](http://www.bjreview.com/World/201706/t20170623_800060178.html); B&R nations to further benefit from China's initiative — EBRD economist. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077014.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/24).

<sup>1141</sup> Президенты Кыргызстана и Ирана обсудили проект строительства железной дороги из Китая в Иран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1224/c31519-9158815.html>.

<sup>1142</sup> Китай и Кыргызстан обнародовали Совместное коммюнике правительства Китайской Народной Республики и правительства Кыргызской Республики. URL: [http://russian.china.org.cn/international/txt/2016-11/03/content\\_39634970.htm](http://russian.china.org.cn/international/txt/2016-11/03/content_39634970.htm); Президенты Кыргызстана и Ирана обсудили проект строительства железной дороги из Китая в Иран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1224/c31519-9158815.html>.

<sup>1143</sup> Узбекистан поддерживает инициативу Китая по созданию «Экономического пояса Шелкового пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1128/c31520-9147553.html>; Китай и Узбекистан — совместное строительство «Пояса и пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0513/c31519-9214836.html>.

<sup>1144</sup> В конце 2017 г. китайские компании заключили с правительством Узбекистана соглашение об электрификации 45,1 км железнодорожной магистрали Пап—Наманган—Андижан стоимостью 80 млн долл.

<sup>1145</sup> Китайская корпорация China Railway Tunnel Group явилась главным подрядчиком при строительстве туннеля Камчик — важнейшего сооружения магистрали Ангрэн—Пап. Туннель протяженностью 19,26 км является самым протяженным в Центральной Азии, а общий объем инвестиции в проект составил 450 млн долл. Туннель Камчик является стратегическим звеном в формировании в Центральной Азии железнодорожной сети в рамках реализации инициативы «пояс и путь».

<sup>1146</sup> Завершено строительство туннеля Камчик в Узбекистане. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0229/c31519-9022494-2.html>; Железная дорога «Ангрэн-Пап» — высокий результат стратегического сотрудничества между КНР и Узбекистаном. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0111/c31519-9165704.html>.

<sup>1147</sup> В 2017 г. продолжались работы по прокладке ВСЖД Ургенч—Хива протяженностью 30 км. Китайская компания XCMG (Xuzhou Construction Machinery Group) участвует в реализации этого проекта, поставив технику для строительства железной дороги. Продолжается оптимизация проекта строительства желез-

нодорожной линии Навои—Канимех—Мискен с изменением трассы строящегося участка на направлении Бухара—Мискен (397 км) (*Кудрявцева Е.* Прибыль будет общей // *Гудок.* 29.08.2017).

<sup>1148</sup> *Li Zigu.* Old Friends, New Links. In their 25th year of enjoying bilateral diplomatic ties, China and Uzbekistan have more to celebrate. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170516\\_800096338.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170516_800096338.html).

<sup>1149</sup> В 2017 г. в Туркменистане были введены в эксплуатацию новые железнодорожный и автомобильный мосты на участке Туркменабад—Фараб через р. Амударья. Который является важным звеном транспортно-транзитного маршрута из КНР (через территорию Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана) в страны Восточной Европы и Персидского залива (через Оман).

<sup>1150</sup> *Cui Jia, Ren Qi (China Daily).* Uzbekistan backs Silk Road Economic Belt. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-06/10/content\\_17574282.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-06/10/content_17574282.htm).

<sup>1151</sup> В 2013 г. президент Турции на встрече с делегацией ЦК КПК выразил готовность Турции участвовать в строительстве своего участка ЭПШП. В 2015 г. в Стамбуле был запущен в эксплуатацию железнодорожный туннель (4 колеи) под Босфором на глубине 60 м, строительство которого обошлось в 4,1 млрд долл. Длина морского туннеля составляет 13,6 км, в том числе подводная часть — 1,5 км. Туннель уже сегодня позволяет ежедневно перевозить 1,5 млн человек. В Турции действует ВСЖД Стамбул—Анкара, построенная с помощью китайских инвестиций и технологий, и в период до 2020 г. власти Турции планируют инвестировать 45 млрд долл. в расширение высокоскоростной железнодорожной сети. К этому времени будет построено более 6,5 тыс. км ВСЖД и около 4,8 тыс. км обычных железных дорог, что позволит Турции стать важным звеном евроазиатского транспортного коридора (*Jin Dan. (Chinadaily.com.cn).* How high-speed rail network transformed China's social landscape. URI: [http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content\\_27868346.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content_27868346.htm)).

<sup>1152</sup> New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-03/21/content\\_37123402.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-03/21/content_37123402.htm).

<sup>1153</sup> Запущен маршрут перевозки товаров из Центрального Китая в Минск. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/20/content\\_40146751.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/20/content_40146751.htm); Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content\\_28843059.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm).

<sup>1154</sup> B&R nations to further benefit from China's initiative — EBRD economist. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077014.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/24).

<sup>1155</sup> Cargo trains linking east China, central Asia, see rise in exports. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/27/content\\_41805210.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/27/content_41805210.htm).

<sup>1156</sup> New freight train links Inner Mongolia, Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content\\_39750361.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/21/content_39750361.htm).

<sup>1157</sup> Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm).

<sup>1158</sup> Открыт маршрут международных железнодорожных грузовых перевозок Шицзуйшань (Нинся)—Казахстан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1117/c31518-9143195.html>.

<sup>1159</sup> New freight train links Inner Mongolia, Kazakhstan. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/21/t20161121\\_17978346.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/21/t20161121_17978346.shtml).

<sup>1160</sup> Из Внутренней Монголии в Казахстан отправился грузовой состав. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/20/content\\_39747305.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-11/20/content_39747305.htm).

<sup>1161</sup> Cargo train launched between Xi'an, Uzbekistan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361944.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361944.htm).

<sup>1162</sup> Cargo train services launched between China's Shanxi, Kazakhstan. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/01/content\\_32717806.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/01/content_32717806.htm).

<sup>1163</sup> В 2014 г. через КПП Алашанькоу прошли 53 железнодорожных грузовых состава, которые перевезли китайские товары в главные города Центральной Азии. В 2015 г. количество рейсов превысило 100, в 2016 г. составило 233 грузовых состава. В 2017 г. это количество должно возросло на 35 % — до примерно 300 ед. (Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/05/content\\_40049349.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/05/content_40049349.htm); Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/06/t20170106\\_19422630.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/06/t20170106_19422630.shtml); *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106\\_800084780.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html); Xinjiang to run more transnational freight trains in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320\\_21153470.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320_21153470.shtml); Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm); Количество товарных поездов, отправленных в рамках маршрута Китай-Европа, превысило отметку в 6 тыс. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content\\_50063797.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content_50063797.htm); Record number of freight trains link China, Europe. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/18/content\\_41911951.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/18/content_41911951.htm)).

<sup>1164</sup> «Healthy» Silk Road leads to healthier int'l cooperation. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1029811.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/1/20).

<sup>1165</sup> Rail capacity boosted under new operational plan. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2017-05/17/content\\_38468747.htm](http://www.china.org.cn/wap/2017-05/17/content_38468747.htm); Intl trains boost China-Europe trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content\\_29330837.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/13/content_29330837.htm).

<sup>1166</sup> Китайские специалисты в области железнодорожных перевозок отмечают, что мятниковые евроазиатские железнодорожные маршруты на практике зачастую превращаются в поездки с обратным холостым пробегом — большинст-

во грузовых поездах, прибывающих из Китая в Европу, на обратном пути из стран Старого Света в КНР идут полупустыми, а иногда и полностью порожними. В 2014 г. лишь 28 поездов из Европы были заполнены товарами. Ситуация в 2015 г. стала изменяться к лучшему — в КНР из Европы заполненными возвратились 265 составов (Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content\\_33400270.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm)). Кроме того, руководство КЖК сетует на отсутствие достаточных производственных мощностей в западных провинциях КНР, что вызывает нехватку экспортных грузов и, как следствие, недогруз вагонов и контейнеров при прохождении железнодорожных составов через их территорию. *Это создаёт дисбаланс грузопотоков и негативно отражается на окупаемости железнодорожных проектов* (Yuan Yuan. Forging New Links. The Belt and Road Initiative supplies a growing international market. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502\\_800095195.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170502_800095195.html); Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/ 11/19); Hu Weijia. China-Europe cargo trains can build links along regional markets, promote B&R. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076065.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/ 19); Ever expanding Chinese rail network boosts German 'China city'. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content\\_35092415.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/28/content_35092415.htm)). В 2014 г. Госсовет КНР утвердил г. Чунцин в качестве главного «сухопутного порта» ввоза импортных автомобилей. В период с 2014 г. до конца 2017 г. по маршруту Дуйсбург—Чунцин было ввезено около 3 тыс. импортных автомобилей. Принимая во внимание, что общий объем импорта автомобилей в КНР в 2016 г. составил около 1 млн ед., объем ввоза в Китай иностранных автомобилей по железнодорожному континентальному пути остается крайне незначительным (China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20160723\\_14091364.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20160723_14091364.shtml); Шелковый путь строится на рельсах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1116/c31518-9142397.html>; Huang Ge. China-Europe trains on track. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); Wang Cong. China-Europe cargo trains reach 5,000. Shippers struggle to make profits as routes expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1065359.shtml> (дата обращения: 10.10.2017).

<sup>1167</sup> China-Europe cargo trains create wealth. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/15/t201701/15\\_14879898.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/15/t201701/15_14879898.shtml); China Railway Express: The New Passage for Trade between China and Europe. URL: [http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518\\_800096582.html](http://www.bjreview.com.cn/201705/t20170518_800096582.html).

<sup>1168</sup> Xi offering nations 'ride' on Silk Road. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/18/content\\_39115896.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/18/content_39115896.htm); Railroads forecast to top 3 billion trips. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content\\_27856853.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/04/content_27856853.htm).

<sup>1169</sup> Объем перевозок по маршруту Азия — Европа по территории Казахстана, России, Беларуси вырос в 2 раза — АО «ОТЛК». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1231/c31519-9161500.html>; Mongolia vows to enhance China-Europe rail freight. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content\\_28843059.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843059.htm); From European farm to Chinese table: Europe hopes freight trains to boost exports. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29324075.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29324075.htm).

<sup>1170</sup> Преодолев это расстояние, транзитные поезда смогли бы 424 раза обогнуть экватор Земли, а если соединить вместе все контейнеры, перевезенные в течение 2016 г., то получилась бы цепочка длиной 900 км, равная расстоянию между Пекином и Нанкином (*Sun Wenyu (People's Daily Online)*). China-Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html>).

<sup>1171</sup> *Huang Ge*. China-Europe trains on track. Cooperation benefits B&R initiative, facilitates trade. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1043740.shtml> (Global Times Published: 2017/4/23); *Sun Wenyu (People's Daily Online)*. China-Europe freight train boosts European industrial growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html>.

<sup>1172</sup> По состоянию на 17 ноября 2017 г. по этому маршруту проследовало более 3 тыс. грузовых составов, а это количество поездов превысило общее количество грузовых поездов, зарегистрированных в период с 2011 по 2016 г. (Количество товарных поездов, отправленных в рамках маршрута Китай-Европа, превысило отметку в 6 тыс. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content\\_50063797.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content_50063797.htm)).

<sup>1173</sup> В 2016 г. через КПП Алашанькоу из Китая в страны Центральной Азии и Европы прошло рекордное количество товарных составов. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/31/content\\_40934856.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/31/content_40934856.htm).

<sup>1174</sup> China-Europe train services see robust growth. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/21/content\\_40666978.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/21/content_40666978.htm); *Liu Ying*. More Globalized and Opened Up. The Belt and Road Initiative advances economic globalization and China's further opening up. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508\\_800095605.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508_800095605.html); Trains to better support Belt, Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527\\_23265881.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527_23265881.shtml); *Wang Cong*. China-Europe cargo trains reach 5,000. Shippers struggle to make profits as routes expand. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1065359.shtml> (дата обращения: 10.10.2017); Joint work team to deepen cooperation for China-Europe cargo train services. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-10/18/content\\_33400270.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-10/18/content_33400270.htm); Количество товарных поездов, отправленных в рамках маршрута Китай—Европа, превысило отметку в 6 тыс. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content\\_50063797.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/18/content_50063797.htm).



<sup>1175</sup> С 8 июня 2016 г. на всех поездах, следующих из Китая в Европу, имеется единый логотип — «Китайско-европейский экспресс». Поезда курсируют по определенным маршрутам, связывающим Китай со странами, прилегающими к ЭПШП, и европейскими государствами. Сегодня экспрессы следуют в зарубежные страны по трем основным маршрутам: *восточному* — через пограничные переходы Маньчжоули и Суйфэньхэ на границе с РФ, *центральному* — через КПП Эрэн-Хото на границе с Монголией и *западному* — через КПП Алашанькоу и Хоргос на границе с Казахстаном (China-Europe new freight train links Xi'an with Budapest. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content\\_40544972.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content_40544972.htm)).

<sup>1176</sup> *Luo Weiteng*. Deeper integration is the answer: CE URL: [http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/hkedition/2017-11/14/content\\_34504504.htm](http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/hkedition/2017-11/14/content_34504504.htm); Record number of freight trains link China, Europe. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/18/content\\_41911951.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/18/content_41911951.htm); *Li Qiaoyi, Song Shengxia, Chen Qingqing*. China, Europe see busiest rail traffic. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076091.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/19).

<sup>1177</sup> Guangzhou launches China-Europe cargo train service to Russia. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828\\_15311267.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828_15311267.shtml); BMW logistics eyes more rail express freight to China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/04/content\\_40743029.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/04/content_40743029.htm); Xinjiang to run more transnational freight trains in 2017. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320\\_21153470.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201703/20/t20170320_21153470.shtml); С начала 2017 года из Китая в Европу отправилось ровно 1000 поездов с экспортными товарами. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/14/content\\_40811329.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/14/content_40811329.htm); 1,000th Sino-European freight train leaves for Madrid. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content\\_40810496.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/14/content_40810496.htm).

<sup>1178</sup> Faster train links Xinjiang to Kazakhstan. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content\\_40361798.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/26/content_40361798.htm).

<sup>1179</sup> 5,000 China-Europe cargo trains expected by 2020. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-10/18/content\\_39513862.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-10/18/content_39513862.htm); *Hu Weijia*. China's B&R initiative to stimulate global growth with Europe rail connections. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1041976.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/11); ; China vigorously propels free trade across Asia-Pacific. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34192302.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34192302.htm).

<sup>1180</sup> CPEC's concept of «one corridor with multiple passages» realized. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/15/t20161115\\_17815213.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/15/t20161115_17815213.shtml).

<sup>1181</sup> За 5 лет проекта международных железнодорожных перевозок Сучжоу—Варшава отправлено грузов стоимостью около 3 млрд долл. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/24/content\\_50069386.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-11/24/content_50069386.htm).

<sup>1182</sup> Forbes praises China's Belt and Road for reviving trans-continental rail transport. URL: <http://www.ecns.cn/2016/01-30/197694.shtml>; Chinese-operated

trade hub in Hungary facilitates cooperation with European businesses. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content\\_34931130.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/24/content_34931130.htm).

<sup>1183</sup> Скоростной переход границы. Железной дороге нужны новые правила таможенного оформления // Гудок. 05.06.2017.

<sup>1184</sup> Город Кашгар (Каши) расположен гораздо ближе к странам Центральной и Южной Азии, чем Урумчи.

<sup>1185</sup> Xinjiang to promote Silk Road economic belt. URL: [http://news.xinhua.net.com/english/china/2016-01/16/c\\_1](http://news.xinhua.net.com/english/china/2016-01/16/c_1); Connecting through Mountains. URL: [http://www.bjreview.com/World/201701/t20170103\\_800084568.html](http://www.bjreview.com/World/201701/t20170103_800084568.html); *Cui Jia (China Daily)*. China, Pakistan plan to modernize vital railway link. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content\\_29346858.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content_29346858.htm).

<sup>1186</sup> *Hu Weijia (Global Times)*. Successes of the CPEC serve as a model for potential of China's Belt and Road initiative. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1017921.shtml>; China willing to further develop economic corridor with Pakistan. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/02831/c90883-9108331.html>.

<sup>1187</sup> China-Pakistan logistics complex breaks ground in Xinjiang. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-04/01/content\\_38160459.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-04/01/content_38160459.htm); Pakistan receives funding from China for rapid transit project. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0208/c90000-9175521.html>.

<sup>1188</sup> В 2017 г. правительство КНР одобрило выделение кредита Пакистану в размере 1 млрд долл. на строительство части магистрали Кашгар—Гвадар (Pakistan to export seafood to Xinjiang via land. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0217/c90000-9179342.html>).

<sup>1189</sup> *Zhao Yanan (Chinadaily.com.cn)* China and Pakistan to develop plan for economic corridor. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/boao2015/2015-04/10/content\\_17425489.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/boao2015/2015-04/10/content_17425489.htm); Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/2017\\_11/03/t20171103\\_19333030.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/2017_11/03/t20171103_19333030.shtml).

<sup>1190</sup> Китайско-пакистанский экономический коридор — канал поступления иностранных инвестиций в Пакистан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0225/c31518-9182623.html>; *Hu Weijia*. CPEC positive influence on Pakistan's economy an example for all B&R countries. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1042384.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/4/13).

<sup>1191</sup> *Wang Cong*. Financial institutions pouring into Xinjiang. B&R offers opportunities for foreign, domestic enterprises: expert. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1039796.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/3/27); *Bai Shi*. A Boost to Regional Economies. The construction of the China-Pakistan Economic

Corridor accelerates. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505\\_800095487.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201705/t20170505_800095487.html).

<sup>1192</sup> *Cui Jia (China Daily Africa)*. Taking the high road. URL: [http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2016-05/09/content\\_17495655.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2016-05/09/content_17495655.htm).

<sup>1193</sup> Progress of China-Pakistan Economic Corridor in 2016. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/29/content\\_40011215.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/29/content_40011215.htm).

<sup>1194</sup> Management handover of Gwadar port begins. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/19/content\\_27993226.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/19/content_27993226.htm).

<sup>1195</sup> Port co-built with China fuels Pakistan's economic engine. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content\\_28800960.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28800960.htm).

<sup>1196</sup> Pakistan delegation seek closer business cooperation in China. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-10/28/content\\_39590856.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-10/28/content_39590856.htm); *Bai Shi*. Concerted Efforts. Pakistani senior official vows to fully support the CPEC projects. URL: [http://www.bjreview.com.cn/World/201612/t20161230\\_80008441.html](http://www.bjreview.com.cn/World/201612/t20161230_80008441.html).

<sup>1197</sup> *Wang Dehua*. Inclusivity, transparency can dispel CPEC rumors. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026070.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/28); *Zhang Yunbi, Chen Yingqun (China Daily)*. Rejuvenated port to make a splash. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/04/content\\_29194718\\_1.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/04/content_29194718_1.htm).

<sup>1198</sup> *Hu Weijia*. China should tackle CPEC disputes by inviting more countries to join and invest. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026461.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/30).

<sup>1199</sup> Участок соединяет административный центр и второй крупнейший город ТАР.

<sup>1200</sup> Passenger transport starts on Tibet's new railway. URL: <http://english.people.com.cn/n/2015/0817/c90882-8770575.html>.

<sup>1201</sup> China to wrap up Tibet railway extension line. URL: [http://europe.china-daily.com.cn/business/2016-11/08/content\\_16293750.htm](http://europe.china-daily.com.cn/business/2016-11/08/content_16293750.htm).

<sup>1202</sup> Construction begins on Chengdu-Ya'an section of Sichuan-Tibet railway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201512/07/t20151207\\_4064796.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201512/07/t20151207_4064796.shtml); Tibet gains from Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/24/content\\_33653267.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/24/content_33653267.htm).

<sup>1203</sup> Chinese firm eyes Indian rail projects. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0903/c90778-8777790.html>; BCIM Economic Corridor to bolster Bangladesh's development: expert. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2015-12/17/content\\_37342441.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/17/content_37342441.htm); Myanmar-China bilateral trade hits over \$5b in 1st half of FY 2017-18. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content\\_34358711.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content_34358711.htm).

<sup>1204</sup> В январе 2017 г. первый грузовой поезд с 70 контейнерами из Лхасы (ТАР) прибыл в порт Нинбо-Чжоушань (пров. Чжэцзян), открыв новый логистический коридор с Цинхай-Тибетского нагорья в направлении восточного побережья КНР. Состав «Тибет» за 5 дней преодолел расстояние длиной 4,5 тыс. км и прошел по территории ТАР, провинций Цинхай, Ганьсу, Шэньси, Хэнань, Аньхой и Чжэцзян. Далее грузы автомобильным и водным транспортом были доставлены в конечные пункты назначения — крупнейшие порты восточного побережья Китая. Власти ТАР намерены также развивать коридоры грузового контейнерного сообщения Лхасы с городами Пекин, Циндао, Чжэнчжоу, Гуанчжоу, Чэнду и Ланьчжоу (Tibet's bottled water reaches eastern coast by train. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-01/05/content\\_2\\_7867950.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-01/05/content_2_7867950.htm)).

<sup>1205</sup> China-Pakistan Economic Corridor will stabilize region, says ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_toutunhe/2016-01/15/content\\_23108366.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2016-01/15/content_23108366.htm); *Hu Weijia*. India should join CPEC to ease tensions with Pakistan and boost growth. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1025267.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/23).

<sup>1206</sup> China, India stress cooperation in high-speed rail, energy. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/20/content\\_17363924.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/20/content_17363924.htm).

<sup>1207</sup> China, India Step up Economic Engagement. URL: [http://www.bjreview.com/se/txt/2014-09/19/content\\_640704.htm](http://www.bjreview.com/se/txt/2014-09/19/content_640704.htm).

<sup>1208</sup> China, India agree to cooperate in railway sector. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-01/18/content\\_18623294.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-01/18/content_18623294.htm).

<sup>1209</sup> India plans high-speed rail project with China. URL: [http://www.china.org.cn/world/2015-11/25/content\\_34141571.htm](http://www.china.org.cn/world/2015-11/25/content_34141571.htm).

<sup>1210</sup> Сегодня между Китаем и Индией существует единственный сезонный пограничный сухопутный погранпереход Нату-Ла, который расположен в г. Шигадзе (уезд Ядун, ТАР). КПП расположен на перевале Нату-Ла на высоте 4318 м над уровнем моря и является кратчайшим торговым путем по суше между КНР и Индией. КПП действует с мая по ноябрь и закрывается в декабре до апреля следующего года, а в период работы перевала жители пограничных районов китайского уезда Ядун и индийского штата Сикким могут, имея пограничный пропуск, вести приграничную торговлю. В силу политических причин КПП был закрыт на 40 лет с лишним, но в 2006 г. возобновил работу, и в 2016 г. объем торговли через КПП впервые преодолел рубеж в 100 млн юаней (Начал работу китайско-индийский торговый переход Нату-Ла. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/01/content\\_40725897.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/01/content_40725897.htm); Cooperation grows between China, B&R countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content\\_29491417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm)).

<sup>1211</sup> China eyes US20 bln investment in India. URL: [http://www.china.org.cn/international/2016-09/19/content\\_33559424.htm](http://www.china.org.cn/international/2016-09/19/content_33559424.htm); *Wang Jiamei*. Renovation of India's railway system must be guided by market needs, principles. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074995.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

<sup>1212</sup> В рамках реализации проекта МШП-21 в. в мае 2017 г. в Урумчи была введена в эксплуатацию линия мультимодальных перевозок, связавшая КНР и Индию. Грузовые поезда отправляются из железнодорожного сборочного центра в Урумчи (СУАР) в порт Ляньюнган (пров. Цзянсу), откуда контейнеры с грузом морским путем транспортируются в индийский порт Нава-Шева, а оттуда автомобильным транспортом доставляются в Нью-Дели (В Урумчи открыта мультимодальная транспортная линия, связавшая Китай и Индию. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/20/content\\_40856207.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/20/content_40856207.htm); Cooperation grows between China, B&R countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content\\_29491417.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/25/content_29491417.htm)).

<sup>1213</sup> *Wang Jinbo*. New Opportunities under RCEP. The early completion of the agreement will bring new opportunities for China-India economic and trade relations. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201704/t20170410\\_800093145.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201704/t20170410_800093145.html).

<sup>1214</sup> China's Belt and Road Initiative to stimulate Asian, global economic growth: Bangladesh economist. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/07/content\\_26727748.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/07/content_26727748.htm); China to fund Bangladesh for construction of infrastructure development projects. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0512/c90000-9214354.html>.

<sup>1215</sup> Chinese company builds «dream bridge» for Bangladeshis. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/10-13/230095.shtml>.

<sup>1216</sup> Chinese firm signs railway deal with Bangladesh. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/09/content\\_39052487.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/09/content_39052487.htm).

<sup>1217</sup> Что нужно знать об инициативе «пояс и путь»? URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/12/content\\_40798880.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-05/12/content_40798880.htm).

<sup>1218</sup> Китайская компания подписала соглашение о строительстве мостов в Бангладеш. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0209/c31520-9175792.html>.

<sup>1219</sup> Chinese firm signs bridge construction deal with Bangladesh. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/08/content\\_28139155.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/08/content_28139155.htm); Bangladesh approves China-funded elevated expressway project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/25/content\\_33690544.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/25/content_33690544.htm).

<sup>1220</sup> Bangladesh signs deals with Chinese, Thai firms for building metro rail project. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/03/content\\_40739980.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/03/content_40739980.htm).

<sup>1221</sup> *Yu Lintao*. Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content\\_641859\\_3.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content_641859_3.htm).

<sup>1222</sup> Through the Himalayas, a rail route to prosperity. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1019562.shtml>.

<sup>1223</sup> New cargo service links Tibet, Nepal to boost trade. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/10/content\\_27630924.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/10/content_27630924.htm); Belt and Road initiative important for socio-economic development of entire South Asia: Nepalese officials. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/22/t20170122\\_19785106.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/22/t20170122_19785106.shtml); Исследовательская группа Центра глобальных связей и взаимодействия при Пекинском университете. Версия «пояса и пути» 2.0 // Китай. 2017. № 5 (139). С. 33.

<sup>1224</sup> Belt and Road trade, investment platform launched in Nepal. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-11/20/content\\_39744239.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-11/20/content_39744239.htm).

<sup>1225</sup> Business As Usual. Trade through quake-hit Gyirong port in Tibet surges. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201612/t20161213\\_800074461.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201612/t20161213_800074461.html).

<sup>1226</sup> *Hu Weijia*. China's efforts in Nepal can act as a bridge to India if suspicions are set aside. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1026070.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/28).

<sup>1227</sup> Regular China-South Asia freight train officially launched. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102\\_17459353.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102_17459353.shtml).

<sup>1228</sup> Negotiations on cross-border railway link with Nepal. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046882.shtml> (Source: Reuters-Global Times Published: 2017/5/14); Belt and Road Initiative opens window of opportunity for Nepal: Stakeholders. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/26/content\\_29510760.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/26/content_29510760.htm).

<sup>1229</sup> Through the Himalayas, a rail route to prosperity. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1019562.shtml>; China, Nepal to cooperate more on Belt and Road. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-03/28/content\\_40508648.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-03/28/content_40508648.htm).

<sup>1230</sup> *Hu Weijia* (*Global Times*). China's efforts in Nepal can act as a bridge to India if suspicions are set aside. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1023146.shtml>; Nepal to sign MoU with China on Belt and Road Initiative. URL: [http://www.china.org.cn/world/2017-03/29/content\\_40522656.htm](http://www.china.org.cn/world/2017-03/29/content_40522656.htm); *Wang Jiamei*. Renovation of India's railway system must be guided by market needs, principles. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074995.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

<sup>1231</sup> В 2013 г. через автодорожный КПП Хоргос на границе Китая с Казахстаном было перевезено 780 тыс. т грузов. В частности, объем вывоза грузов из Китая составил 731 тыс. т, объем ввоза — 49 тыс. т (Объем грузоперевозок через КПП Хоргос за 2013 год достиг рекордного показателя. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-02/07/content\\_31396197.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-02/07/content_31396197.htm)).

<sup>1232</sup> *Lan Xinzheng*. Silk Road Resurrection. New economic belt brings a wealth of opportunity for China, Central Asia and Europe. URL: <http://www.bjreview.com.cn/>

business/txt/2016-11/04/content\_576013.htm; Чжунго цзяотун няньцзянь 2016. Пекин. 2016. С. 325.

<sup>1233</sup> Construction begins on section of Beijing-Urumqi Expressway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201704/24/t20170424\\_22273363.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201704/24/t20170424_22273363.shtml).

<sup>1234</sup> Скоростное шоссе Пекин—Синьцзян готовится к открытию. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/26/content\\_40898409.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/26/content_40898409.htm).

<sup>1235</sup> *Yu Lintao*. Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. URL: [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content\\_641859\\_1.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2016-09/25/content_641859_1.htm).

<sup>1236</sup> Chinese envoy on key achievements along Belt and Road in 2016. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content\\_28490097.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28490097.htm).

<sup>1237</sup> *Liao Yuan (Chinadaily.com.cn)*. Xinjiang road network expands rapidly. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_toutunhe/2017-02/18/content\\_17288494.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2017-02/18/content_17288494.htm).

<sup>1238</sup> В Синьцзяне сданы в эксплуатацию сразу две скоростные автодороги. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-02/17/content\\_30920512.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-02/17/content_30920512.htm); Xinjiang opens first desert expressway. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2013-12/09/content\\_17161018.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2013-12/09/content_17161018.htm).

<sup>1239</sup> Xinjiang opens first desert expressway. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi\\_hightech/2015-12/09/content\\_17161015.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_hightech/2015-12/09/content_17161015.htm).

<sup>1240</sup> Karamay-Tacheng highway project to finish soon. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2015-04/03/content\\_17404844.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2015-04/03/content_17404844.htm).

<sup>1241</sup> Xinjiang Upgrades over 5,000 km of Rural Roads. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Latest\\_Headlines/201609/t20160904\\_800066739.html](http://www.bjreview.com.cn/Latest_Headlines/201609/t20160904_800066739.html).

<sup>1242</sup> Silk Road economic belt focus of Euro-Asia forum. URL: <http://english.people.com.cn/business/8411945.html>.

<sup>1243</sup> 14th SCO summit held in Dushanbe. URL: [http://www.china.org.cn/world/2014-09/12/content\\_33494649.htm](http://www.china.org.cn/world/2014-09/12/content_33494649.htm).

<sup>1244</sup> СУАР впервые открыл международные автодорожные перевозки в другие страны. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content\\_37824715.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/19/content_37824715.htm).

<sup>1245</sup> China, Russia simplify direct road transport formalities. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201602/17/t20160217\\_8904103.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201602/17/t20160217_8904103.shtml).

<sup>1246</sup> Китай и Россия упростили автомобильный транзит грузов через Казахстан. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/16/content\\_37801923.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/16/content_37801923.htm).

<sup>1247</sup> Саммит ШОС 2017: передача духовного наследия Великого Шелкового пути, направленность на развитие сотрудничества. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content\\_40972547.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content_40972547.htm).

<sup>1248</sup> Чжунго цзяотун няньцзянь 2016. Пекин. 2016. С. 327.

<sup>1249</sup> Создание участка МТК ЕЗК на территории России обеспечит увеличение плотности федеральной дорожной сети и даст колоссальный толчок развитию 8 российским регионам, по территории которых пройдет этот участок коридора, а именно: Московская, Владимирская, Нижегородская области, Чувашская Республика, Республика Мордовия, Ульяновская, Самарская области, Республика Татарстан. Будет сформирован новый пояс инвестиционной активности, в рамках которого появится большое количество промышленных и логистических объектов, будет создано большое количество новых рабочих мест. Сегодня к проекту проявляют большой интерес китайские строительные компании, которые готовы вложить до 30 % от общего объема инвестиций (около 150 млрд руб.). Весь российский участок МТК от Санкт-Петербурга до границ с Казахстаном должен быть готов к 2023 г., а отдельные его участки запустят уже к 2018 г. Кроме того, до 2020 г. будет проведена реконструкция автодороги М-1 «Беларусь», которая должна обеспечить прямой выход грузов, перевозимых по коридору, в Белоруссию и страны Западной Европы. В зоне тяготения формируемого коридора проживает почти треть населения и производится более 40 % ВВП РФ (Великий Шелковый путь. Дорога, которая соединит Китай и Запад. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2801505> (дата обращения: 25.11.2017); «Маршрут даст колоссальный импульс для развития российских регионов». *Кельбах С.* (Председатель правления госкомпании «Автодор») о судьбе транспортного коридора из Европы в Западный Китай. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2801350> (дата обращения: 27.11.2017).

<sup>1250</sup> Казахстанская часть МТК ЕЗК пройдет через всю страну с севера на юг до крупного промышленного центра Шымкет и далее на восток вдоль южной границы до КНР. Автомобильная трасса пройдет по территории пяти областей — Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской. В результате транзитный транспорт из Казахстана сможет выходить не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Киргизию. Сегодня строительные работы ведутся сразу на 3 участках: Алматы—Хоргос, Шымкент—Ташкент, Шымкент—граница Жамбылской области. После открытия движения по новому коридору ежегодный объем грузов, перевозимого по территории Казахстана, вырастет с нынешнего 1,6 млн до 3,5 млн т (В Китае завершили строительство участка транспортного коридора Западная Европа-Западный Китай. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content\\_50064096.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content_50064096.htm)). В конце декабря 2016 г. был сдан в эксплуатацию крупнейший в Центральной Азии мостовой переход через р. Иртыш. Сооружение свяжет центральную часть Казахстана и соседние регионы РФ. Общая протяженность мос-



тогового перехода составляет 12,3 км, проезжая часть моста насчитывает 4 полосы, его ежедневная пропускная способность — около 10 тыс. автомобилей.

<sup>1251</sup> Автомобильный коридор по Оренбургской области пройдет от автомобильного пограничного КПП «Сагарчинский» на российско-казахстанской границе до г. Кумертау (Башкортостан).

<sup>1252</sup> До завершения автомагистрали Западная Европа-Западный Китай на территории Казахстана осталось 457 км. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0414/c31518-9044330.html>.

<sup>1253</sup> Time for the West to take China's Belt and Road Initiative seriously. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/04/content\\_40408122.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-03/04/content_40408122.htm).

<sup>1254</sup> Белорусские перевозчики готовы воспользоваться возможностями «Экономического пояса Шелкового пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0519/c31519-9218002.html>; China section of transcontinental expressway opens to traffic. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/19/content\\_41912788.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/19/content_41912788.htm).

<sup>1255</sup> New Asia-Europe corridor to boost regional growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/30/content\\_17142130.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/30/content_17142130.htm); Транзитный коридор «Западная Европа—Западный Китай» наращивает грузооборот. URL: <http://www.europe-china.kz/news/12228> (дата обращения: 26.11.2017).

<sup>1256</sup> China section of transcontinental expressway opens to traffic. URL: [http://china.org.cn/business/2017-11/19/content\\_41912788.htm](http://china.org.cn/business/2017-11/19/content_41912788.htm).

<sup>1257</sup> В Китае завершили строительство участка транспортного коридора «Западная Европа—Западный Китай». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content\\_50064096.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content_50064096.htm).

<sup>1258</sup> Открыт КПП Улицзи на китайско-монгольской границе. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/21/content\\_37836293.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-02/21/content_37836293.htm); *Сунь Чжунчжи*. Двойной механизм // Китай. 2017. № 5 (139). С. 36.

<sup>1259</sup> *Cui Jia*. Taking the high road. URL: [http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2016-05/09/content\\_17495655.htm](http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2016-05/09/content_17495655.htm); *Yuan Yuan*. Go West. URL: [http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728\\_800101243.html](http://www.bjreview.com/Nation/201707/t20170728_800101243.html).

<sup>1260</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content_26989566.htm).

<sup>1261</sup> Открыт международный грузовой маршрут из Кыргызстана в Урумчи. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0111/c31519-9165450.html>.

<sup>1262</sup> Китай и Кыргызстан обнародовали Совместное коммюнике правительства Китайской Народной Республики и правительства Кыргызской Республики. URL: [http://russian.china.org.cn/international/txt/2016-11/03/content\\_39634970.htm](http://russian.china.org.cn/international/txt/2016-11/03/content_39634970.htm).

<sup>1263</sup> Президент Кыргызстана поблагодарил Китай за содействие в реализации крупного инфраструктурного проекта. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1111/c31518-9140231.html>.

<sup>1264</sup> Китайская компания подписала контракт на реабилитацию автодороги в Кыргызстане. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0331/c31519-9197332.html>.

<sup>1265</sup> Стартовал международный автопробег «Ташкент—Ош—Иркештам—Кашгар». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1031/c31519-9286737.html>.

<sup>1266</sup> *Панфилова В.* Бишкек ищет альтернативу ЕАЭС. Киргизия и Узбекистан открыли новый маршрут доставки грузов в Китай. URL: [http://www.ng.ru/cis/2017-10-31/100\\_7107\\_kirgizja.html](http://www.ng.ru/cis/2017-10-31/100_7107_kirgizja.html) (дата обращения: 31.10.2017).

<sup>1267</sup> Основными проектами, завершенными при помощи китайской строительной компании, стали автомобильные дороги Душанбе—Чанак и Айни—Пенджикент, автомобильная дорога от Душанбе до таджикско-кыргызстанской границы, участок автодороги от Душанбе до таджикско-китайской границы, центральная трасса Душанбе, туннель на железной дороге Вахдат—Яван (Дороги в Таджикистане признаны лучшими в Центральной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1010/c31519-9277712.html>).

<sup>1268</sup> Китайские компании помогают Таджикистану улучшить транспортную инфраструктуру. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1116/c31518-9142204.html>.

<sup>1269</sup> Открылся грузовой железнодорожный маршрут Куйтунь—Душанбе. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/29/content\\_38136251.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/29/content_38136251.htm).

<sup>1270</sup> Дороги в Таджикистане признаны лучшими в Центральной Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1010/c31519-9277712.html>.

<sup>1271</sup> Китайский КПП Карасу является единственным сухопутным пунктом пропуска на китайско-таджикской границе и находится на северо-западе Ташкурган-Таджикского автономного уезда округа Кашгар (СУАР). В 2016 г. объем грузовых перевозок через КПП Карасу составил около 170 тыс. т. на сумму более 6 млрд юаней.

<sup>1272</sup> Китайская компания начала реконструкцию автодороги в Таджикистане. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8129040.html>; В Евразии активно продвигается строительство «Экономического пояса Шелкового пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0218/c31519-9018661.html>.

<sup>1273</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-10/08/content_26989566.htm).

<sup>1274</sup> Karakoram Highway: Path to riches for China, Pakistan. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2016-09/22/content\\_23594331.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/karamay/2016-09/22/content_23594331.htm).

<sup>1275</sup> Высокогорное Каракорумское шоссе протяженностью 1,3 тыс. км пересекает горную систему Каракорум через Хунджерабский перевал на высоте 4693 м. На Пакистан приходится 806 км протяженности автомобильной дороги, на СУАР (КНР) — 494 км (Karakoram Highway: Road of China-Pakistan friendship. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/03/content\\_30338991.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/03/content_30338991.htm)).

<sup>1276</sup> Китайско-пакистанский экономический коридор — канал поступления иностранных инвестиций в Пакистан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0225/c31518-9182623.html>; *Cui Jia (China Daily)*. China, Pakistan plan to modernize vital railway link. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content\\_29346858.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/15/content_29346858.htm).

<sup>1277</sup> Progress of China-Pakistan Economic Corridor in 2016. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/29/content\\_40011215.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/29/content_40011215.htm); Karakoram Highway: Road of China-Pakistan friendship. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/03/content\\_30338991.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/03/content_30338991.htm).

<sup>1278</sup> Строительство Китайско-пакистанского экономического коридора дало позитивные результаты. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/30/content\\_40014781.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-12/30/content_40014781.htm).

<sup>1279</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/08/content_26989566.htm); Firms urged to sign up to Initiative. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/10/content\\_40260160.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/10/content_40260160.htm); *Ma Jingjing*. Banking sector in Xinjiang steps up funding to support Belt, Road projects. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034597.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/23).

<sup>1280</sup> АТЭС занимает ведущее место в иерархии региональных организаций АТР и представляет собой экономическое объединение стран АТР. В этом регионе отсутствует межгосударственная структура типа ЕС. Взаимодействие и интеграция экономик входящих в него стран происходят в настоящее время на трех уровнях — на уровне форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, на уровне региональных группировок типа АСЕАН и на уровне двусторонних отношений между странами.

<sup>1281</sup> GDP of APEC economies may expand 3.8 % in 2017-18. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content\\_40834498.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40834498.htm); APEC to play even more important role in liberalizing world trade system: ADB expert. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/02/content\\_34024094.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/02/content_34024094.htm); Asia-Pacific plays important role in mapping out free, open trade regime. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content\\_34358773.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content_34358773.htm).

<sup>1282</sup> Asian integration will benefit all. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2017-04/14/content\\_17432718.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2017-04/14/content_17432718.htm).

<sup>1283</sup> Premier Li Highlights Global Entrepreneur Cooperation at Boao. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Latest\\_Headlines/201603/t20160325\\_800053030.html](http://www.bjreview.com.cn/Latest_Headlines/201603/t20160325_800053030.html); President urges 'open development' in APEC speech. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content\\_34463213.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content_34463213.htm); China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/13/content\\_41885145.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm).

<sup>1284</sup> АСЕАН (Association of South East Nations, ASEAN) — образованная в 1967 г. региональная организация стран ЮВА. Ассоциация включает 10 государств: Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней (1984 г.), Вьетнам (1995 г.), Лаос (1997 г.), Мьянма (1997 г.), Кампучия (1999 г.) (Belt and Road Initiative vital to boost ASEAN's connectivity: Cambodian official. URL: [http://o53xo.mnugs3tbnmqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/business/2017-11/16/content\\_34597536.htm](http://o53xo.mnugs3tbnmqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/business/2017-11/16/content_34597536.htm)).

<sup>1285</sup> Commentary: Concentrating on peace, development key to East Asia's future. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-11/14/content\\_34043515.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-11/14/content_34043515.htm); China and Asia seen to remain engines of world economy. URL: <http://www.ecns.cn/business/2017/01-18/196182.shtml>.

<sup>1286</sup> *Zhou Xiaoyan*. World Factory to World Investor. URL: [http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2017-02/16/content\\_668848\\_2.htm](http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2017-02/16/content_668848_2.htm); Belt and Road Initiative promotes connectivity, development along ancient route. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201711/03/t20171103\\_19333030.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201711/03/t20171103_19333030.shtml).

<sup>1287</sup> Belt and Road, a promising initiative aimed at common prosperity. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/08/content\\_26989566.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/08/content_26989566.htm); Premier's Philippines visit to promote cooperation with ASEAN neighbors. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/12/content\\_34437970.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/12/content_34437970.htm).

<sup>1288</sup> Xinhua Insight: China, ASEAN usher in new era of closer ties after 25 years. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-09/13/content\\_39294133.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-09/13/content_39294133.htm); China vigorously propels free trade across Asia-Pacific. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34192302.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34192302.htm); Belt and Road Initiative yields great achievements in ASEAN countries: Chinese ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content\\_34475948.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475948.htm).

<sup>1289</sup> *Zheng Yiran* (*Chinadaily.com.cn*). China-ASEAN trade to hit \$1t by 2020. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/16/content\\_29364521.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/16/content_29364521.htm); President Xi's Belt and Road speech in numbers. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content\\_29341723.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/14/content_29341723.htm); *Liu Xuan* (*Chinadaily.com.cn*). Step-by-step to enter Belt and Road markets. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content\\_34366474.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/10/content_34366474.htm).

<sup>1290</sup> Li urges further cooperation within East Asia. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-11/14/content\\_34045771.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-11/14/content_34045771.htm); *Yang Jiechi*. Building the Belt and Road for

win-win development. URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-02/03/content\\_40213586.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-02/03/content_40213586.htm).

<sup>1291</sup> Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/13/t201461113\\_3896905.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/13/t201461113_3896905.shtml).

<sup>1292</sup> *Zhao Xiaomin (China Daily)*. China vigorously propels free trade across Asia-Pacific. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34192302.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34192302.htm).

<sup>1293</sup> Asia infrastructure boom boon for China. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/17/t20161117\\_3918646.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/17/t20161117_3918646.shtml).

<sup>1294</sup> *Yu Shujun*. APEC's New Vision. The Beijing Agenda draws a blueprint for an integrated, innovative and interconnected Asia-Pacific. URL: [http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2014-11/17/content\\_653136\\_1.htm](http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2014-11/17/content_653136_1.htm).

<sup>1295</sup> К середине 2017 г. Китай подписал соглашения о свободной торговле с 22 странами, в том числе 11 соглашений со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути», включая соглашения со странами АСЕАН, Пакистаном и Сингапуром (Китай намерен активизировать формирование зон свободной торговли с 20 странами вдоль «пояса и пути»). URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/11/content\\_40787465.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-05/11/content_40787465.htm); *Zhong Nan (China Daily)*. More Belt & Road FTAs coming. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content\\_29295516.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content_29295516.htm).

<sup>1296</sup> *Yu Nan, Li Nan*. Keep the Graph Growing. China's economic outlook remains upbeat, as its comprehensive reforms will deepen in 2017. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Current\\_Issue/Editor\\_Choice/201612/t20161227\\_800084120.html](http://www.bjreview.com.cn/Current_Issue/Editor_Choice/201612/t20161227_800084120.html).

<sup>1297</sup> President Xi Jinping delivers keynote speech at opening ceremony of APEC CEO Summit. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1109/c98389-8806479.html>.

<sup>1298</sup> China committed to Asia-Pacific economic integration process: FM spokesperson. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/25/content\\_28050620.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/25/content_28050620.htm).

<sup>1299</sup> Financing of projects focal point for APEC. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2016/1023/c90778-8798706.html>.

<sup>1300</sup> *Liu Ying*. More Globalized and Opened Up. The Belt and Road Initiative advances economic globalization and China's further opening up. URL: [http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508\\_800095605.html](http://www.bjreview.com/Opinion/201705/t20170508_800095605.html).

<sup>1301</sup> China pledges over 20-blн-USD loans to boost Southeast Asian connectivity. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2016/1113/c90778-8808674.html>; *Jiang Xueqing (China Daily)*. Bank of China boss calls for Belt and Road funding conduit. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content\\_28058107.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content_28058107.htm); Risks

on Belt & Road loans controllable. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content\\_40792340.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/11/content_40792340.htm).

<sup>1302</sup> *Deng Yaqing*. Exploring Belt and Road Opportunities. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109\\_800084922.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201701/t20170109_800084922.html); *Li Nan*. China's Economic Vitality Tops Asia: Report. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170328\\_800092273.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170328_800092273.html).

<sup>1303</sup> *Yu Lintao*. Pushing for Closer Links. China and ASEAN team up to create a more dynamic and interconnected region. URL: [http://www.bjreview.com.cn/world/txt/2016-11/24/content\\_654378.htm](http://www.bjreview.com.cn/world/txt/2016-11/24/content_654378.htm).

<sup>1304</sup> *Zhao Yinan, Zhong Nan (China Daily)*. China, ASEAN set 2015 as goal for upgrading free trade agreement. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/201511attdndea1m/2015-11/14/content\\_18911581.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/201511attdndea1m/2015-11/14/content_18911581.htm).

<sup>1305</sup> ВАС (Восточно-Азиатский саммит) создан в 2005 г. как форум для диалога глав стран АТР по широкому кругу стратегических, политических и экономических вопросов, представляющих взаимный интерес. Встречи в этом формате проводятся ежегодно в привязке к саммитам АСЕАН на высшем уровне. В настоящее время участниками ВАС являются 18 государств: 10 стран АСЕАН и государства — партнеры по диалогу — РФ, КНР, Австралия, Индия, Республика Корея, Новая Зеландия, США и Япония. В качестве приоритетных направлений сотрудничества в рамках ВАС определены: региональная взаимосвязанность и транспорт, финансы, энергетика, экология, здравоохранение и образование.

<sup>1306</sup> *Wang Yanfei*. Woao forum calls for more support in infrastructure. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content\\_24086713.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/10/content_24086713.htm); Речь Си Цзиньпина на саммите АТЭС укрепляет уверенность АТР: новый путь Китая вызывает пристальное внимание мира. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/14/content\\_50059611.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/14/content_50059611.htm); Initiative bearing fruit in Southeast Asia. URL: [http://o53xo.mnugs3tbnmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content\\_34508708.htm](http://o53xo.mnugs3tbnmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content_34508708.htm); Belt and Road Initiative yields great achievements in ASEAN countries: Chinese ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content\\_34475948.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475948.htm); President urges 'open development' in APEC speech. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content\\_34463213.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/13/content_34463213.htm).

<sup>1307</sup> *Ван Ивэй*. Инициатива «один пояс, один путь» интенсифицирует мировое развитие. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/20/content\\_50064606.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/20/content_50064606.htm).

<sup>1308</sup> Progress in China-ASEAN FTA talks. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0206/c90778-8847362.html>.

<sup>1309</sup> A New Vision for A Dynamic Asia Through Joint Efforts. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content\\_24107586.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/26/content_24107586.htm); Asia-Pacific serves

as engine of global development. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content\\_34274367.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/08/content_34274367.htm).

<sup>1310</sup> Plan cements Mekong cooperation. URL: <http://www.ecns.cn/business/2017/03-24/204081.shtml>; Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35131031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35131031.htm).

<sup>1311</sup> China, ASEAN push to team up on infrastructure. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201701/19/t2017\\_0119\\_3562539.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201701/19/t2017_0119_3562539.shtml); *Li Nan*. China's Economic Vitality Tops Asia: Report. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170328\\_800092273.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201703/t20170328_800092273.html); *Jing Shuiyu (China Daily)*. B&R infrastructure growth on target. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content\\_29585098.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585098.htm).

<sup>1312</sup> Vice Premier Zhang Gaoli's speech at China-ASEAN Expo. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-09/17/content\\_18614065\\_4.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-09/17/content_18614065_4.htm).

<sup>1313</sup> Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content\\_34508719.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm).

<sup>1314</sup> В 2016 г. 6 коммерческих банков пров. Юньнань подписали соглашения с банками стран ЮВА о совместном финансировании инфраструктурного строительства в субрегионе «Большой Меконг» (More banks participate in cross-border RMB solutions. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-06/11/content\\_32634110.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-06/11/content_32634110.htm)).

<sup>1315</sup> Greater Mekong subregion joint transport committee to meet later this year. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/809099.shtml> (дата обращения: 12.11.2017).

<sup>1316</sup> *Hu Weijia*. Lancang-Mekong mechanism can be model for cooperation on South China Sea. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/977695.shtml> (дата обращения: 08.04.2016).

<sup>1317</sup> Lancang-Mekong River countries reach cooperation agreement. URL: [http://www.china.org.cn/world/2016-03/24/content\\_38099076.htm](http://www.china.org.cn/world/2016-03/24/content_38099076.htm).

<sup>1318</sup> ASEAN railway conference aims to boost connectivity among region. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-11/18/content\\_18937529.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-11/18/content_18937529.htm).

<sup>1319</sup> Cambodia Presents 5 Rails Projects to 8th Pan-beibu Gulf (PBG) Economic Cooperation Forum. URL: <http://www.akp.gov.kh/?p=45471> (дата обращения: 07.09.2016); China-Laos railway to become a demonstration project. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-10/25/content\\_27163642.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-10/25/content_27163642.htm).

<sup>1320</sup> Spotlight: China, ASEAN envision new prospects for cooperation under Belt and Road Initiative. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-11/24/content\\_37144548.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-11/24/content_37144548.htm).

<sup>1321</sup> Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>.

<sup>1322</sup> *Hu Weijia*. Early delivery of RCEP could increase demand for new port facilities in Asia-Pacific. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076242.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20).

<sup>1323</sup> *Zhou Mo (China Daily)*. Focus on ASEAN members for Belt and Road progress. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/15/content\\_29344981.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-05/15/content_29344981.htm); Inspired by Belt and Road Initiative, Thailand to emphasize roads and rails: Official. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content\\_29384109.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29384109.htm).

<sup>1324</sup> GMS economic corridors set to yield more jobs, investment. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2017-02/08/content\\_33185967.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2017-02/08/content_33185967.htm); *Wang Qingyun (Chinadaily.com.cn)*. China launches Lancang-Mekong body with five countries. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-03/10/content\\_2851059\\_9\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-03/10/content_2851059_9_2.htm); *Wang Qiao (China Daily)*. Common values lead the way on Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content\\_28278298\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content_28278298_2.htm); Xi's vision offers path to prosperity. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508\\_22598140.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/08/t20170508_22598140.shtml).

<sup>1325</sup> В 2015 г. в пров. Юньнань было проложено 1,5 тыс. км новых железнодорожных путей и в 2016 г. общая протяженность провинциальной железнодорожной сети составила 4 тыс. км. В апреле 2017 г. в г. Дэсин (пров. Цзянси) завершилась прокладка рельсов железнодорожной магистрали Цзюцзян—Цзиндэчжэнь—Цюйчжоу протяженностью 330 км, которая свяжет между собой города провинций Цзянси и Чжэцзян. После ввода в эксплуатацию новой железнодорожной дороги ожидается значительное смягчение нагрузки на железнодорожные магистрали Шанхай—Куньмин (пров. Юньнань) и Пекин—Цюлун (САР Сянган), а также улучшение транспортных условий в регионе (Western regions to enhance links with train system. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/05/t20160805\\_3293900.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/05/t20160805_3293900.shtml); В Восточном Китае завершилась прокладка рельсов железнодорожной магистрали Цзюцзян—Цзиндэчжэнь—Цюйчжоу. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/25/content\\_40690762.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/25/content_40690762.htm)). В конце 2017 г. началось строительство железнодорожной магистрали Чунцин—Куньмин протяженностью 720 км (стоимость 117 млрд юаней). Железная дорога пройдет из Чунцина через территорию провинций Сычуань, Гуйчжоу и Юньнань и позволит нарастить объемы транзитных грузов в страны ЮВА из одного из крупнейших мегаполисов КНР и центральных провинций Китая (China's railway investment to exceed \$121b in 2017. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/19/content\\_41757015.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/19/content_41757015.htm)).

<sup>1326</sup> В конце сентября 2017 г. первый регулярный грузовой поезд отправился с Центральной станции в деревне Туаньцзе района Шапинба г. Чунцин по ЮЖМТК (Южный железнодорожно-морской транспортный коридор), проложенному в рамках китайско-сингапурского проекта транспортной взаимосвязности. Отправной точкой грузоперевозок по ЮЖМТК станет г. Чунцин, откуда



грузы будут перевозиться по железной дороге до порта Циньчжоу в ГЧАР, а затем по морю доставляться в Сингапур и другие порты стран АСЕАН. Такой способ транспортировки позволит сократить время доставки грузов примерно на 20 дней (Regular sea-rail route links Chongqing, Singapore. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-09/25/content\\_41645222.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-09/25/content_41645222.htm)).

<sup>1327</sup> China eyes cooperation plan for Lancang-Mekong countries. URL: <http://www.ecns.cn/2016/03-23/203895.shtml>; Trade, investment cooperation robust along Belt and Road. <http://www.globaltimes.cn/content/1044492.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/4/27); Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content\\_34508719.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm).

<sup>1328</sup> Railway linking China, ASEAN becomes operational. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8140838.html>.

<sup>1329</sup> Vietnam, China mull boosting railway transportation. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/27/t20161127\\_3997175.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/27/t20161127_3997175.shtml).

<sup>1330</sup> *Guo Anfei, Hu Yongqi (China Daily)*. Railway line heralds new trading dawn. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>.

<sup>1331</sup> Birth of an industrial giant. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201512/22/t20151222\\_4172307\\_1.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201512/22/t20151222_4172307_1.shtml).

<sup>1332</sup> Interview: Cambodia seeks money for railroad. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-10/23/content\\_30384036.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-10/23/content_30384036.htm).

<sup>1333</sup> Vietnam inaugurates final section of expressway linking to China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-05/18/content\\_35599997.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-05/18/content_35599997.htm).

<sup>1334</sup> Vietnam launches first container train to China. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-12/01/content\\_50080173.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-12/01/content_50080173.htm).

<sup>1335</sup> Vietnamese province wants rail route linking with China. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102\\_17460027.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201611/02/t20161102_17460027.shtml).

<sup>1336</sup> Freight train links China with Vietnam. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content\\_34857708.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/22/content_34857708.htm).

<sup>1337</sup> New fund finances modern Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/2015/11-07/141840.shtml>.

<sup>1338</sup> China to speed up construction of Silk Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/06/content\\_18880108.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/06/content_18880108.htm).

<sup>1339</sup> *Hu Weijia*. Myanmar should improve investment environment to get more Chinese funds. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1033004.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/15); *Zhong Nan (China Daily)*. SOEs to take lead role along Belt and Road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content\\_29258516.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/09/content_29258516.htm).

<sup>1340</sup> China, Myanmar vow to further promote ties. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/20/content\\_41914232.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/20/content_41914232.htm).

<sup>1341</sup> На китайском участке Гуантун-Дали международной железной дороги Китай-Мьянма начаты прокладочные работы. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/17/content\\_38045177.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/17/content_38045177.htm).

<sup>1342</sup> China-Laos Railway to Become A Demonstration Project. URL: [http://www.bjreview.com.cn/Business/201610/t20161025\\_800070105.html](http://www.bjreview.com.cn/Business/201610/t20161025_800070105.html); *Deng Yanzi and Li Yingqing (China Daily)*. Rail line lays tracks for change in Laos. URL: [http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content\\_34507912.htm](http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content_34507912.htm).

<sup>1343</sup> China-Laos Railway to Become A Demonstration Project. URL: [http://www.bjreview.com/Business/201610/t20161025\\_800070105.html](http://www.bjreview.com/Business/201610/t20161025_800070105.html); China-Laos railway construction progressing well. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content\\_40834241.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40834241.htm).

<sup>1344</sup> Belt and Road Initiative bringing tangible benefits to Laos: official. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/02/content\\_29172984.htm](http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/02/content_29172984.htm).

<sup>1345</sup> China, Laos sign railway deal. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-02/15/content\\_37067417.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-02/15/content_37067417.htm).

<sup>1346</sup> На севере Лаоса состоялась церемония запуска строительства железной дороги Китай—Лаос. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1226/c31518-9159134.html>; The China-Laos Railway. URL: <http://o5qxiy3iorugs4y.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/content/WS5a094bbda310ce14ed177f13.html> (дата обращения: 14.11.2017).

<sup>1347</sup> Laos speeds up railway construction machinery import from China. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content\\_28799722.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28799722.htm).

<sup>1348</sup> China-Laos railway to consume 200 mln liters fuel. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-03/28/content\\_40513044.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-03/28/content_40513044.htm); *Chen Qingqing*. China-Laos railway on track as project set to be completed in 2021, despite challenges. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074969.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

<sup>1349</sup> Construction of China-Laos railway officially commences. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/26/content\\_27774267.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/26/content_27774267.htm); China-Laos railway construction progressing well. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content\\_40834241.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40834241.htm).

<sup>1350</sup> *Wang Yanfei*. Boao forum calls for more support in infrastructure. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content\\_24086713.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content_24086713.htm).

<sup>1351</sup> Laos speeds up railway construction machinery import from China. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content\\_28799722.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/05/content_28799722.htm).

<sup>1352</sup> China expects progress in China-Thailand railway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201612/13/t\\_20161213\\_18631765.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201612/13/t_20161213_18631765.shtml).

<sup>1353</sup> Construction of Thailand-China railway to start in 2017. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content\\_40833517.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40833517.htm).

<sup>1354</sup> Construction of China-Thailand rail link aims to start in May. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-25/204260.shtml>; *Deng Yanzi, Li Yingqing (China Daily)*. Rail line lays tracks for change in Laos. URL: [http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content\\_34507912.htm](http://o53xo.mnugs3tbmrqws3dz.mnxw2ltdny.cmle.ru/world/2017-11/14/content_34507912.htm).

<sup>1355</sup> China expects smooth railway cooperation with Indonesia, Thailand. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content\\_24154681.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/29/content_24154681.htm); *Chen Qingqing*. China-Laos railway on track as project set to be completed in 2021, despite challenges. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1074969.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/13).

<sup>1356</sup> Город в одноимённой провинции Таиланда на северо-востоке страны, расположенный на северо-восточной железнодорожной магистрали Бангкок—Нонгкхай и называемый также Корот.

<sup>1357</sup> *Hu Weijia*. China-Thai railway project can serve as an example for expanded Asia network. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1024404.shtml> (Source: Global Times Published: 2016/12/19); Inspired by Belt and Road Initiative, Thailand to emphasize roads and rails: Official. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content\\_29384109.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29384109.htm).

<sup>1358</sup> China Railway International seeks investment opportunity in Cambodia. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1229/c90778-8843245.html>; Cambodia, China draft plans for cooperation under Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/23/content\\_2832065\\_5.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/23/content_2832065_5.htm); Cambodia to focus on infrastructure development at forthcoming B&R forum: PM. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28819476.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28819476.htm).

<sup>1359</sup> Cambodia, China draft plans for cooperation under Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/03/content\\_28320655.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/03/content_28320655.htm).

<sup>1360</sup> Cambodia inaugurates China-funded national road. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content\\_28817864.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/06/content_28817864.htm); China, Cambodia vow to cooperate under B&R Initiative. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content\\_40836612.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-05/17/content_40836612.htm).

<sup>1361</sup> Cambodia sees Belt and Road Initiative as key development strategy for trade, investment. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34179176.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34179176.htm).

<sup>1362</sup> В конце 2017 г. правительство Малайзии объявило о намерении при помощи китайских инвестиций построить крупный глубоководный мегапорт стои-

мостью 45,5 млрд долл. (*Hu Weijia*. Early delivery of RCEP could increase demand for new port facilities in Asia-Pacific. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1076242.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/11/20); China, Myanmar vow to further promote ties. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/20/content\\_41914232.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/20/content_41914232.htm)).

<sup>1363</sup> В сентябре 2017 г. Сингапур и Малайзия договорились о строительстве ВСЖД протяженностью 360 км между Сингапуром и Куала-Лумпуром. Высокоскоростная железная дорога, которая будет построена при помощи КНР и запущена в эксплуатацию в декабре 2026 г., позволит сократить время поездки до 1,5 ч (Premier Li hopes for Singapore support in high-speed railway. URL: [http://china.org.cn/business/2017-09/19/content\\_41616177.htm](http://china.org.cn/business/2017-09/19/content_41616177.htm)).

<sup>1364</sup> Singapore ready to play active role in Belt and Road Initiative. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content\\_28677880.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/25/content_28677880.htm); Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>.

<sup>1365</sup> Pan-Asian railway to start work. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/05-09/113237.shtml>.

<sup>1366</sup> China, Malaysia optimistic on opportunities under «Belt and Road». URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-03/20/content\\_38069279.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-03/20/content_38069279.htm).

<sup>1367</sup> Новые международные транспортные коридоры открываются один за другим. В конце августа 2017 г. правительство ГЧАР, город центрального подчинения Чунцин, провинции Гуйчжоу и Ганьсу подписали рамочное соглашение с Казахстаном о сотрудничестве по совместному строительству нового транспортного коридора, соединяющего Китай и Сингапур. Новый железнодорожно-морской маршрут соединит северо-западную часть Китая, город Чунцин, провинцию Гуйчжоу на юго-западе страны, ГЧАР и Сингапур. Соглашение предусматривает создание международного транспортного коридора железнодорожных и морских перевозок, который будет проходить с северо-запада Китая через Чунцин в порт залива Бэйбу в ГЧАР, а затем по морю в Сингапур. Новый коридор позволит Западнему Китаю улучшить связь с восточными морскими портами, Казахстану откроются новые направления морских перевозок и удобный выход к морю. Транспортный коридор позволит также обеспечить более удобное транспортное сообщение между юго-западными и северо-западными районами Китая, Юго-Восточной Азией, Центральной и Западной Азией (Китай и Казахстан прилагают совместные усилия к созданию транспортно-логистических коридоров вдоль «пояса и пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content\\_41581243.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-09/14/content_41581243.htm)).

<sup>1368</sup> Chinese official urges Pacific transport cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/16/content\\_17512935.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/16/content_17512935.htm).

<sup>1369</sup> *Cai Xiao, Zhao Yanan (China Daily)*. More talks 'needed on high-speed rail link' between Xinjiang, Europe. URL: <http://english.people.com.cn/n/2016/0705/c90882-8751312.html>; China champions economic globalization, braves challenges. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content\\_28680115.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/26/content_28680115.htm).

<sup>1370</sup> *Jin Dan (Chinadaily.com.cn)*. How high-speed rail network transformed China's social landscape. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content\\_27868346.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/qingdao/2017-01/05/content_27868346.htm).

<sup>1371</sup> Thailand to link Bangkok with China via high-speed train. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8276828.html>.

<sup>1372</sup> China expects progress in China-Thailand railway. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201612/13/t20161213\\_18631765.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201612/13/t20161213_18631765.shtml).

<sup>1373</sup> Thailand-China high-speed train rail links. URL: [http://en.ce.cn/Industries/Transport/201608/01/t201460801\\_3274427.shtml](http://en.ce.cn/Industries/Transport/201608/01/t201460801_3274427.shtml).

<sup>1374</sup> High-speed railways between China and Thailand approved. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201508/05/t20150805\\_3294543.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201508/05/t20150805_3294543.shtml).

<sup>1375</sup> Thai railway deals offer «huge room» for Beijing. URL: [http://usa.china-daily.com.cn/epaper/2016-08/01/content\\_18231817.htm](http://usa.china-daily.com.cn/epaper/2016-08/01/content_18231817.htm).

<sup>1376</sup> Hi-speed rail development «new highlight» in China-Thailand strategic cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8436019.html>.

<sup>1377</sup> Залив Бэйбу расположен на северо-западе Южно-Китайского моря, включает города Наньнин, Бэйхай, Циньчжоу, Фанчэнган, Юйлинь и Чунцзо ГЧАР, города Чжаньцзян, Маомин и Янцзян пров. Гуандун, города Хайкоу, Даньчжоу и Дунфан, уезды Чэнмай, Линьгао и Чанцзян пров. Хайнань. Площадь региона составляет 116,6 тыс. кв. км, численность населения в 2016 г. превышала 42 млн человек. В феврале 2017 г. китайское правительство опубликовало «Программу развития экономической зоны залива Бэйбу ГЧАР», которая включена в комплексную стратегию развития страны. Была поставлена задача «превратить экономическую зону залива Бэйбу в базу грузоперевозок и торговли, создать один из важнейших районов международного регионального экономического сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН». В заливе расположены три крупных порта — Бэйхай, Циньчжоу и Фанчэнган, предоставляющих самый удобный выход к морю для китайских провинций Юньнань, Гуйчжоу, Сычуань, Хунань, Хубэй и г. Чунцин. В 2015 г. грузооборот портов залива Бэйбу составил 204 млн т, в том числе 1,41 млн стандартных контейнеров. Протяженность береговой линии залива — 1,6 тыс. км, и это единственный в КНР регион, связанный морским и сухопутным сообщением со странами АСЕАН. В настоящее время залив Бэйбу связан морским сообщением с 200 портами в свыше 100 странах и районах мира, а каждую неделю отсюда выполняются рейсы по 25 морским линиям,

охватывающим все главные порты стран АСЕАН. Экономическая зона залива Бэйбу уже связана высокоскоростным железнодорожным сообщением с провинциями Гуандун, Хунань и Гуйчжоу. ВСЖД между заливом и пров. Юньнань была запущена в эксплуатацию в конце 2016 г. и сократила время поездки из Наньнина до Куньмина с 12 до 5 ч. (Beibu Gulf Economic Rim to deepen, expand cooperation. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/guangdong/zhanjiang/2016-10/24/content\\_27162745.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/guangdong/zhanjiang/2016-10/24/content_27162745.htm); China launches new shipping route to Myanmar. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-12/07/content\\_37955708.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-12/07/content_37955708.htm); *Hu Yongqi (Chinadaily.com.cn)*. More development in city cluster around Beibu Gulf approved. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-02/04/content\\_28102242.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-02/04/content_28102242.htm)).

<sup>1378</sup> В начале 2016 г. Министерство транспорта Индонезии и китайско-индонезийское СП подписали соглашение о строительстве ВСЖД Джакарта-Бандунг. Общая протяженность ВСЖД составит 142 км, а максимальная скорость движения поездов — 350 км/ч. Запланировано завершить строительство и сдать дорогу в эксплуатацию через 3 года. После запуска ВСЖД в эксплуатацию время в пути между Джакартой и Бандунгом сократится с 3 ч до 40 мин. ВСЖД Джакарта-Бандунг является первым для Китая зарубежным проектом с полным циклом разработки — от составления технических стандартов, проектирования, строительства, производства оборудования, предоставления подвижного состава до управления, обучения персонала и т.д. (Indonesian gov't, joint venture ink deal on high-speed railway concession. URL: [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2016-03/17/content\\_38044764.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-03/17/content_38044764.htm)).

<sup>1379</sup> *Hu Yongqi (Chinadaily.com.cn)*. More development in city cluster around Beibu Gulf approved. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-02/04/content\\_28102242.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-02/04/content_28102242.htm); China, ASEAN to formulate strategic partnership vision toward 2030. URL: [http://china.org.cn/world/2017-11/13/content\\_41885145.htm](http://china.org.cn/world/2017-11/13/content_41885145.htm).

<sup>1380</sup> Maritime Silk Road to Strengthen China-ASEAN Ties. URL: <http://english.cri.cn/6826/2016/05/16/191s826690.htm>; Belt and Road Initiative yields great achievements in ASEAN countries: Chinese ambassador. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content\\_34475948.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475948.htm).

<sup>1381</sup> Thai cabinet approves draft MoU on Sino-Thai rail co-op. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/26/content\\_18979522.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/26/content_18979522.htm).

<sup>1382</sup> New Asian highway section put into service in Myanmar. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201608/31/t20150831\\_6364512.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201608/31/t20150831_6364512.shtml); Belt and Road cooperation report released. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content\\_33211027.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33211027.htm).

<sup>1383</sup> China, neighbors boost cross-border logistics. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-06/25/content\\_17614696\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-06/25/content_17614696_2.htm); Cambodia sees Belt and Road

Initiative as key development strategy for trade, investment. URL: [http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34179176.htm](http://www.china-daily.com.cn/business/2017-11/06/content_34179176.htm).

<sup>1384</sup> Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>; Book on efforts to share Lancang-Mekong river published in Lao. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content\\_34508719.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-11/14/content_34508719.htm).

<sup>1385</sup> Открытие движения на всем протяжении скоростной автодороги Наньнин—Пекин. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-04/02/content\\_28431519.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-04/02/content_28431519.htm).

<sup>1386</sup> В период 12-й пятилетки в пров. Юньнань в строительство автомобильных дорог было инвестировано 318 млрд юаней. К 2016 г. их общая протяженность достигла 4005 км. В период 13-й пятилетки в строительство 2 тыс. км скоростных магистралей в провинции планируется направить 370 млрд юаней.

<sup>1387</sup> Завершено строительство скоростного автодорожного коридора, пересекающего Юньнань с юга на север. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-12/25/content\\_37394529.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-12/25/content_37394529.htm).

<sup>1388</sup> China Exclusive: Highway corridor links Chongqing to SE Asia. URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2016-08/04/content\\_39025849.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2016-08/04/content_39025849.htm).

<sup>1389</sup> Direct flights connecting SW China's Kunming, Kuala Lumpur. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-01/24/content\\_40166914.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-01/24/content_40166914.htm); New air route links Kunming, Hat Yai. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content\\_40544902.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/01/content_40544902.htm).

<sup>1390</sup> Kunming airport to add 28 int'l routes. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-11/15/content\\_38892275.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-11/15/content_38892275.htm).

<sup>1391</sup> China's Silk Road in the Sky. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-02/09/content\\_40259613.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-02/09/content_40259613.htm).

<sup>1392</sup> New airline put into operation in China. URL: <http://en.people.cn/n/2015/0213/c90882-8850766.html>.

<sup>1393</sup> Сегодня в Камбодже действуют 7 национальных авиакомпаний, среди которых выделяются: Cambodia Angkor Air, Bassaka Airlines, Sky Angkor and Bayon Airlines (Chinese-invested Lanmei Airlines launched in Cambodia. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/10/content\\_41707816.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/10/content_41707816.htm)).

<sup>1394</sup> Chinese-invested Lanmei Airlines launched in Cambodia. URL: [http://china.org.cn/business/2017-10/10/content\\_41707816.htm](http://china.org.cn/business/2017-10/10/content_41707816.htm).

<sup>1395</sup> Tourism and trade give China-Thailand ties economic boost. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content\\_34174588.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34174588.htm).

<sup>1396</sup> В конце года начнется строительство первого в Азии грузового аэропорта. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1120/c31518-9294695.html>.

<sup>1397</sup> «Пояс и путь» имеет особое значение для энергетической стратегии Китая. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/14/content\\_39490355.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-10/14/content_39490355.htm).

<sup>1398</sup> Sino-Myanmar crude oil pipeline enters trial operation. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1029/c90778-8842630.html>.

<sup>1399</sup> Официально введен в эксплуатацию порт острова Мадай — начального пункта китайско-мьянманского нефтепровода. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0131/c31518-8844026.html>; Oil starts flowing through China-Myanmar pipeline. URL: [http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content\\_40604044.htm](http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40604044.htm).

<sup>1400</sup> Pipeline boosts energy security. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201601/29/t20160129\\_4461927.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201601/29/t20160129_4461927.shtml).

<sup>1401</sup> Guangxi plans infrastructure to boost int'l trade. URL: [http://www.china.org.cn/wap/2016-03/20/content\\_38074567.htm](http://www.china.org.cn/wap/2016-03/20/content_38074567.htm).

<sup>1402</sup> China launches new shipping route to Myanmar. URL: [http://www.china.org.cn/business/2016-03/07/content\\_37955708.htm](http://www.china.org.cn/business/2016-03/07/content_37955708.htm).

<sup>1403</sup> Regular sea-rail route links Chongqing, Singapore. URL: [http://china.org.cn/business/2017-09/25/content\\_41645222.htm](http://china.org.cn/business/2017-09/25/content_41645222.htm).

<sup>1404</sup> В контексте обеспечения экономической безопасности планы создания МШП-21 в. и ЕТМ-2 играют для КНР исключительную роль, поскольку в условиях усиливающегося противостояния Китая и США Пентагон укрепляет в регионе СВА и ЮВА свои военно-морские базы, создавая вместе с союзниками реальную угрозу жизненно важным морским коммуникациям КНР.

<sup>1405</sup> Major railway projects in Southeast Asia to increase intra-regional trade efficiency, productivity: HSBC. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/1108/c90000-9289727.html>.

<sup>1406</sup> China sets priorities of «Belt and Road» initiatives. URL: [http://www.china.org.cn/business/2015-02/02/content\\_34711302.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-02/02/content_34711302.htm); Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content\\_35131031.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_35131031.htm).

<sup>1407</sup> Trains to better support Belt, Road. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527\\_23265881.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201705/27/t20170527_23265881.shtml); B&R nations to further benefit from China's initiative — EBRD economist. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077014.shtml> (Source: Xinhua Published: 2017/11/24).

<sup>1408</sup> Railway must stay on track. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/29/content\\_24163124.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/29/content_24163124.htm).



---

<sup>1409</sup> *Guo Anfei, Hu Yongqi (China Daily)*. Railway line heralds new Trading dawn. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>.

<sup>1410</sup> Реализация инициативы «пояса и пути» в области внешней торговли уже приносит результаты. В 2015 г. совокупный объем внешней торговли Шанхая по сравнению с предыдущим годом снизился на 2,1 %, однако объем внешнеторговых связей Шанхая с государствами АСЕАН и странами, расположенными вдоль МШП 21 в., имел положительный рост. Подобная ситуация сложилась и в Сямэне (Ускорение плана глобализации китайского производства с помощью «пояса, пути». URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/10/content\\_37766271.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-02/10/content_37766271.htm); В декабре 2016 г. в Сянгане наблюдался рост как экспорта, так и импорта. URL: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/28/content\\_40192351.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-01/28/content_40192351.htm)).

## Список сокращений

---

---

1. **BDI** — индекс Baltic Dry
2. **ВОМТ** — Build, Operate, Maintain, Transfer (форма ГЧП: строительство-эксплуатация/управление-обслуживание-передача)
3. **ВООТ** — Build, Own, Operate, Transfer (форма ГЧП: строительство-владение-эксплуатация/управление-передача)
4. **ВОТ** — Build, Operate, Transfer (форма ГЧП: строительство-эксплуатация/управление-передача)
5. **САФТЗ** — Зона свободной торговли Китай — АСЕАН
6. **CNPC** — China National Petroleum Corporation (Китайская национальная нефтегазовая корпорация)
7. **CNR** — China North Rolling Group Corporation (Китайская северная вагоностроительная корпорация)
8. **CRCC** — China Railway Construction Corporation
9. **CRCS** — China Railway Signal & Communication Corporation
10. **CREC** — China Railway Engineering Corporation
11. **CRRC** — China Railway Rolling Stock Corporation
12. **CSR** — China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) (Китайская южная вагоностроительная корпорация)
13. **ДВООТ** — Design, Build, Own, Operate, Transfer (форма ГЧП: проектирование-строительство-владение-эксплуатация/управление-передача)
14. **DWT** — Deadweight (Дедвейт — величина, равная сумме масс перемещенных грузов судна, измеряемая в тоннах, и представляет собой разность между полным водоизмещением и водоизмещением порожним)
15. **ЕСФА** — Economic Cooperation Framework Agreement (Рамочное соглашение по экономическому сотрудничеству между Китаем и Тайванем)
16. **ФТА&ЕИТ** — Соглашение об экономической интеграции (Free Trade Area and Economic Integration Agreement)
17. **ГМСЕЗ** — The Greater Mekong Subregional Economic Zone (Субрегиональная экономическая зона «Большой Меконг»)

18. **ИМО** — International Maritime Organization (ИМО — Международная морская организация)
19. **ИРО** — первичное размещение акций на фондовом рынке
20. **M&As** — Mergers and Acquisitions — сделки по слиянию, поглощению
21. **MAILB** — Metal-Air Ionic Liquid Battery
22. **SINOPEC** — Китайская государственная нефтехимическая корпорация
23. **АБИИ** — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций
24. **АБР** — Азиатский банк развития
25. **АОН Китая** — Академия общественных наук Китая
26. **АРВМ** — автономный район Внутренняя Монголия
27. **АСЕАН** — Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
28. **АТЗСТ** — Азиатско-Тихоокеанская зона свободной торговли
29. **АТР** — Азиатско-Тихоокеанский регион
30. **АТРА МСЖД** — Азиатско-Тихоокеанская региональная ассамблея Международного союза железных дорог
31. **АТЭС** — Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество
32. **АФТА** — зона свободной торговли АСЕАН
33. **АЭКК** — Ассоциация электронной коммерции Китая
34. **БАМ** — Байкало-Амурская магистраль
35. **БИКИ** — Бюллетень иностранной коммерческой информации
36. **БТК** — железная дорога Баку—Тбилиси—Карс
37. **ВБ** — Всемирный банк
38. **ВВП** — валовой внутренний продукт
39. **ВВП** — взлетно-посадочная полоса
40. **ВПП** — валовая продукция промышленности
41. **ВРП** — валовой региональный продукт
42. **ВСГТПУ** — Ванино-Совгаванский транспортный портовый узел
43. **ВСЖД КНР** — высокоскоростные железные дороги КНР
44. **ВСНП** — Всекитайское собрание народных представителей
45. **ВСТО** — нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан
46. **ВТО** — Всемирная торговая организация (с 01.01.1996 по настоящее время)
47. **ГА** — гибридные автомобили
48. **ГА КНР** — гражданская авиация КНР
49. **ГКРР** — Государственный комитет по делам развития и реформ

50. **Госссовет КНР** — Государственный совет КНР
51. **ГСУ КНР** — Государственное статистическое управление КНР
52. **ГТУ** — Государственное таможенное управление
53. **ГУТАК** — Главное управление гражданской авиации Китая
54. **ГУЖД КНР** — Государственное управление железных дорог КНР (после реорганизации МЖД КНР)
55. **ГЧАР** — Гуанси-Чжуанский автономный район
56. **ГЧП** — государственно-частное партнерство
57. **ГЭКК** — Государственная электросетевая корпорация (State Grid Corporation)
58. **ДАПП** — двусторонний автомобильный пункт пропуска
59. **ДВЖД** — Дальневосточная железная дорога
60. **ДВФУ** — Дальневосточный федеральный университет
61. **ДМЭФ** — Дальневосточный международный экономический форум
62. **ДФО** — Дальневосточный федеральный округ
63. **ДФЭ** — условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, или пропускной способности, эквивалентная размерам контейнера ИСО (Международная организация по стандартизации) длиной 20 футов (6,1 м). Один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется двум ДФЭ
64. **ЕАО** — Еврейская автономная область
65. **ЕБРР** — Европейский банк реконструкции и развития
66. **ЕАЭС** — Евразийский экономический союз
67. **ЕврАзЭС** — Евразийское экономическое сообщество
68. **ЕС** — Европейский союз
69. **ЕТМ** — Евроазиатская трансконтинентальная магистраль
70. **ЕТС** — Евразийский транспортный союз
71. **ЕЭК** — Евразийская экономическая комиссия
72. **ЕЭК ООН** — Европейская экономическая комиссия ООН
73. **ЕЭФ** — Евразийский экономический форум
74. **ЖСОК** — железнодорожные станции обработки контейнеров
75. **ЗАО** — закрытое акционерное общество
76. **ЗПТ** — зона приграничной торговли
77. **ЗПЭС** — зона приграничного экономического сотрудничества
78. **ЗСТ** — зона свободной торговли
79. **ИАК** — Инженерная академия Китая

80. **ИАТС** — информационная автоматизированная транспортная система
81. **ИБР** — Исламский банк развития
82. **ИДВ РАН** — Институт Дальнего Востока РАН
83. **ИЖД** — Иранские железные дороги
84. **ИКК** — инвестиционная корпорация Китая (China Investment Corporation Ltd)
85. **ИС** — интеллектуальная собственность
86. **КААП** — Китайская ассоциация автомобильных производителей
87. **КАНСП** — Китайская ассоциация национальной судостроительной промышленности
88. **КБЗ** — комплексная беспошлинная зона
89. **КВЖД** — Китайско-Восточная железная дорога
90. **КЖК** — Китайская железнодорожная корпорация — China Railway Corp. (после реорганизации МЖД КНР)
91. **ККАК** — Китайская коммерческая авиационная корпорация (**СОМАС** — Commercial Aircraft Corporation of China)
92. **КМРЭК** — Экономический коридор «Китай—Монголия—Россия»
93. **КНДР** — Коре́йская Народно-Демократи́ческая Респу́блика
94. **КННК** — Китайская национальная нефтегазовая корпорация
95. **КНР** — Китайская Народная Республика
96. **КНУА МЖД КНР** — комиссия по надзору и управлению активами МЖД КНР
97. **КПГ** — компримированный природный газ
98. **КПП** — контрольно-пропускной пункт
99. **КПЭК** — «Экономический коридор Китай—Пакистан»
100. **КСТП** — Координационный совет по транссибирским перевозкам
101. **КТМП** — Комиссия по транспорту муниципалитета Пекина
102. **КТЭС** — Конференция по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству
103. **КбшЖД** — Куйбышевская железная дорога
104. **КФЛ** — Китайская федерация логистики
105. **КЧЖД** — Китайско-Чаньчуньская железная дорога (ранее — **КВЖД**)
106. **МАПА** — Манильская программа действий
107. **МЖД КНР** — Министерство железных дорог КНР
108. **МЖДПП** — международный железнодорожный пункт пропуска

- 
109. **МЖУПК** — мультимодальные железнодорожные узлы перегрузки контейнеров
110. **МСАТ** — Международный союз автомобильного транспорта
111. **МСЭЗ** — Международная специальная экономическая зона
112. **МЦПС** — Международный центр приграничного сотрудничества
113. **МТК** — Международный транспортный коридор
114. **МШП-21 в.** — «Морской Шелковый путь 21 века»
115. **НАФТА** — Североамериканская зона свободной торговли
116. **НБК** — Народный банк Китая
117. **НД** — национальный доход
118. **НИИ МЖД КНР** — Научно-исследовательский институт МЖД КНР
119. **НИОКР** — научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки
120. **НИФК** — Национальный инвестиционный фонд Китая
121. **НЛМ** — низкоскоростная линия метро
122. **НОАК** — Народно-освободительная армия Китая
123. **НПЗ** — нефтеперерабатывающий завод
124. **НПКСК** — Народный политический консультативный совет Китая
125. **НСС** — Национальная скоростная сеть (или «Сеть скоростных автодорог: 7—9—18»)
126. **НССМ** — Национальная сеть скоростных магистралей
127. **НТП** — научно-технический прогресс
128. **НХАР** — Нинся-Хуэйский автономный район
129. **ОАК** — Объединенная авиастроительная корпорация
130. **ОАО «РЖД»** — Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
131. **ОБСЕ** — Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
132. **ООН** — Организация Объединенных Наций
133. **ОР** — Общий рынок
134. **ОРТМ** — Объединенная российская транзитная магистраль
135. **ОСК** — Объединенная судостроительная корпорация
136. **ОТЛК** — АО «Объединённая транспортно-логистическая компания»
137. **ОЭЗ** — особая экономическая зона
138. **ОЭСР** — Организация экономического сотрудничества и развития
139. **п/км** — пассажиро-километр
140. **ПЗИ** — прямые зарубежные инвестиции

- 
141. **ПИИ** — прямые иностранные инвестиции
  142. **ПК** — Постоянный комитет
  143. **ПОЭЗ** — портовая открытая экономическая зона
  144. **ПП** — пункт пропуска
  145. **ПРООН** — Программа развития Организации Объединенных Наций
  146. **РАН** — Российская академия наук
  147. **РЖДЛ** — АО «РЖД Логистика»
  148. **РК** — Республика Корея
  149. **РКИФ** — Российско-китайский инвестиционный фонд
  150. **РФПИ** — Российский фонд прямых инвестиций
  151. **РТИ** — Расширенная Туманганская инициатива
  152. **РЭСЦА** — программа Регионального экономического сотрудничества Центральной Азии
  153. **САР** — специальный административный район
  154. **СВА** — Северо-Восточная Азия
  155. **СВК** — Северо-Восточный Китай
  156. **СМП** — Северный морской путь
  157. **СНП** — Собрание народных представителей
  158. **СЗК** — Северо-Западный Китай
  159. **СНГ** — Содружество Независимых Государств
  160. **СП** — совместное предприятие
  161. **СПВ** — свободный порт Владивосток
  162. **СПГ** — сжиженный природный газ
  163. **СРЦ** — собирательно-распределительный центр
  164. **ССТ** — соглашение о свободной торговле
  165. **СЗТ** — специализированный зерновой терминал
  166. **СТЭС** — Совет по Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству
  167. **СУАР** — Синьцзян-Уйгурский автономный район
  168. **СЭЗ** — специальная экономическая зона
  169. **т/км** — тонно-километр
  170. **ТАМ** — Транскитайская автомобильная магистраль
  171. **ТАР** — Тибетский автономный район
  172. **ТКМ** — Транскорейская магистраль
  173. **ТЛЦ** — Транспортно-логистический центр
  174. **ТНК** — транснациональные корпорации

175. **ТОР** — территория опережающего развития
176. **Транссиб** — Транссибирская магистраль
177. **ТРАСЕКА** — международный транспортный коридор «Европа—Кавказ—Азия» (Transport Corridor «Europe—Caucasus—Asia»)
178. **ТС** — таможенный союз
179. **ТЛЦ** — торгово-логистический центр
180. **ТТК** — транспортно-транзитный коридор
181. **УБЖД** — Улан-Баторская железная дорога
182. **ФГУП** — Федеральное государственное унитарное предприятие
183. **ФЦП** — Федеральная целевая программа
184. **ХЖД** — Харбинская железная дорога
185. **ЦА** — Центральная Азия
186. **ЦАР** — Центрально-Азиатский регион
187. **ЦБ РФ** — Центральный Банк РФ
188. **ЦТЖД** — Цинхай-Тибетская железная дорога
189. **ШОС** — Шанхайская организация сотрудничества
190. **ЭКБКИМ** — «Экономический коридор Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма»
191. **ЭКЕТМ** — «Экономический коридор евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали»
192. **ЭККПИК** — «Экономический коридор Китай—полуостров Индокитай»
193. **ЭККЦЗА** — «Экономический коридор Китай—Центральная Азия—Западная Азия»
194. **ЭМ** — электромобили
195. **ЭПШП** — «Экономический пояс Шелкового пути»
196. **ЭСКАТО ООН** — Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана
197. **ШФДМС** — широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет
198. **ЮВА** — Юго-Восточная Азия
199. **ЮЖМТК** — южный железнодорожно-морской транспортный коридор
200. **ЮНКТАД** — Конференция ООН по торговле и развитию



## Библиографический список

---

### Документы, справочники, статистика

1. Changchun Agreement of the member Countries of the Greater Tumen Initiative: September 2, 2005. Changchun, China (P. 1—3); Ulaanbaatar Declaration. The 10<sup>th</sup> Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative: March 24, 2009. Ulaanbaatar, Mongolia (P. 1—2); Changchun Declaration. The 11<sup>th</sup> Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative: September 1, 2010. Changchun, China (P. 1—4) // Materials of The Tumen Secretariat in Association With The United Nations Development Programme / Beijing, 2010.

2. Китайская Народная Республика в ... (1979—1984.). Политика, экономика, культура // отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 1981—1987.

3. Китайская Народная Республика в ... (1985—1992). Политика, экономика, культура // отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 1988—1994.

4. Китайская Народная Республика в ... (1993—1996). Политика, экономика, культура // отв. ред. М.Л. Титаренко. М., 1995—1997.

5. Китайская Народная Республика в ... (1997—2001). Политика, экономика, культура // гл. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 1995—2002.

6. Китайская Народная Республика в 2004—2005 г. Политика, экономика, культура // гл. ред. М.Л. Титаренко М.: ИДВ РАН, 2005. 549 с.

7. Китайская Народная Республика в 2007 г.: политика, экономика, культура // гл. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2008. 504 с.

8. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. К 60-летию КНР // пред. редкол. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2009. 592 с.

9. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2010—2011 / гл. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2011. 448 с.

10. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2012—2013 / гл. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2013. 592 с.

11. Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015 / гл. ред. С.Г. Лузянин. М.: ИДВ РАН, 2016. 476 с.

12. Душанбинская декларация глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 6. С. 4—8.

13. Комплексный план восстановления старой промышленной базы провинции Хэйлунцзян / Материалы Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян, Харбин. 2015.
14. Совместное заявление Президента Российской Федерации и Председателя Китайской Народной Республики в связи с 10-летием Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 4. С. 10—12.
15. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о всестороннем углублении российско-китайских отношений партнерства и стратегического взаимодействия // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. С. 3—10.
16. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 4—13.
17. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 13—15.
18. Совместное коммюнике 13-й встречи министров иностранных дел Российской Федерации, Республики Индия и Китайской Народной Республики // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 4—11.
19. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе (подписано 27 января 2004 г.) в Пекине // Консультант Плюс. 2004.
20. Соглашение о совместном строительстве мостового перехода через р. Амур в районе городов Благовещенск и Хэйхэ от 26 июня 1995 г., подписанное главами Правительств РФ и КНР. URL: <http://www.mid.ru>
21. Чжунго гуньэ цзинци тунци няньцзянь 1990—2016 (Китайский статистический ежегодник по экономике промышленности 1990—2016) Пекин, 1990—2016.
22. Чжунго маои вайцзин тунци няньцзянь 2000—2016 (Китайский статистический ежегодник внешней торговли 2000—2016). Пекин, 2000—2016.
23. Чжунго тунци няньцзянь 1980—2016 (Китайский статистический ежегодник 1980—2016). Пекин, 1980—2016.
24. Чжунго тунци чайяо 2000—2017 (Китайский статистический выборочный справочник 2000—2017). Пекин, 2000—2017.
25. Чжунго тэдао няньцзянь 1980—2016 (Китайский ежегодник по железнодорожному транспорту 1980—2016). Пекин, 1980—2016.

26. Чжунго цзинци няньцзянь 1980—2016 (Экономический ежегодник Китая 1980—2016). Пекин, 1980—2016.
27. Чжунго цзяотун цзинци няньцзянь 1990, 2000—2005, 2008—2017 (Китайский ежегодник по экономике транспорта 1990, 2000—2005, 2008—2017). Пекин, 1990, 2000—2005, 2008—2017.
28. Чжунхуа жэньминь гунхэго синчжэн цюэха туцзи (Атлас политико-административного деления КНР). Пекин, 2005. 321 с.

### Монографии, сборники

29. *Александрова М.В.* Экономическое взаимодействие регионов России и Китая в период реформ. М.: Огни, 2005. 262 с.
30. *Алимов Р.К.* Таджикистан и Китай: опыт и возможности соразвития / отв. ред. С.Г. Лузянин. М.: ИДВ РАН, 2011. 112 с.
31. Аналитический доклад «Сценарии развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона» / науч. рук. А.А. Кокошин. М.; Иркутск, 2011. Байкальская международная бизнес-школа Иркутского государственного Университета, 2011. 103 с.
32. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества. Хрестоматия в 3 т. / гл. ред. И.С. Иванов. М.: Аспект Пресс, 2013. 358, 382, 660 с.
33. Северо-Восточная Азия: региональные измерения безопасности и российско-китайское сотрудничество / отв. ред. Д.В. Гордиенко, сост. Д.В. Гордиенко, А.С. Степанов. М.: ИДВ РАН, 2014. 448 с.
34. *Баженова Е.С.* Население Китая: стратегия развития и демографической политики. М.: ИДВ РАН, 2010. 304 с.
35. *Бергер Я.М.* Экономическая стратегия Китая. М.: ИДВ РАН, 2009. 560 с.
36. *Бондаренко А.В.* Синьцзян-Уйгурский район Китая в начале XXI века. М.: ИДВ РАН, 2010. 176 с.
37. *Бородин П.П.* Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период до 2020 г.». М., 2011. 48 с.
38. Борьба с терроризмом на пространстве ШОС / Л.Е. Васильев. М.: ИДВ РАН, 2017. 216 с.
39. *Валентинов В.А.* Эконометрика: учебник. М.: Дашков и К, 2015. 376 с.
40. *Вахрушин И.В.* Фондовый рынок КНР М.: ИДВ РАН, 2013. 336 с.
41. *Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А.* Международные транспортные коридоры. Отраслевой обзор, март 2009. Евразийский банк развития. 2009. 59 с.

42. *Vumme С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, чтянным Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах / С.Ю. Витте. СПб.: Брокгауз-Ефрон, 1912. 586 с.
43. *Vumme С.Ю.* Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. Доклад, прочитанный 7 апреля 1910 года в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра 1 почетным членом Института графом С.Ю. Витте. СПб.: Институт инженер. путей сообщения Императора Александра 1, 1910. 26 с.
44. Влияние мирового финансового кризиса на экономику Китая / отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2010. 192 с.
45. Восточная аналитика / отв. ред. Акимов А.В. М.: ИВ РАН, 2017. 111 с.
46. Восточная и Юго-Восточная Азия: внутренняя и внешняя политика, межстрановые конфликты / отв. ред. М.Е. Тригубенко. М.: Институт экономики РАН, 2015. 245 с.
47. *Громов Н.Н., Персианов В.А., Усков Н.С.* Менеджмент на транспорте / под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. М.: Академия, 2013. 528 с.
48. *Гуреева М.А.* Основы экономики транспорта. М.: Академия, 2010. 192 с.
49. Доклады ИДВ РАН — 2012. М.: ИДВ РАН, 2013. 168 с.
50. Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. 120 с.
51. Долгосрочный комплексный прогноз регионального социально-экономического и технологического развития. «Тихоокеанская Россия-2050» (методологические положения) / под ред. В.И. Сергиенко, П.А. Минакира. Институт экономических исследований ДВО РАН. Хабаровск: РИОТИП, 2016. 96 с.
52. Зарубежные ученые о внутренних и международных вызовах современного Китая / отв. за выпуск С.А. Горбунова. М.: ИДВ РАН, 2014. 122 с.
53. Инструкция по русской передаче географических названий Китая. Утверждено Главным управлением геодезии и картографии при Совете Министров СССР 28 декабря 1982 года / под ред. Г.Е. Тихонова. М.: Наука, 1983. 132 с.
54. Информационные материалы, серия «В» «Общество и государство в Китае в период реформ». Вып. 30. Ч. 1—2 — Новые аспекты социально-политического развития КНР. М.: ИДВ РАН, 2015. Ч. 1 — 192 с. Ч. 2. 184 с.
55. Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. 344 с.
56. *Ишаев В.И.* Концептуальные вопросы развития Дальнего Востока до 2050 г.. М.: Экономика, 2014. 52 с.
57. Китай: инвестиционная стратегия и перспективы для России / отв. ред. Л.В. Новоселова. М.: ИДВ РАН, 2008. 256 с.
58. КНР: Институционализация опыта реформ (Материалы ежегодной конференции Центра современной истории и политики Китая ИДВ РАН, 3 марта

2010 г.) // Информационные материалы. Сер. В «Общество и государство в Китае в период реформ». Вып. 25. М.: ИДВ РАН, 2010. 360 с.

59. КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. 660 с.

60. Корея: десятилетие новых возможностей / Ред. А.З. Жебин, К.В. Асмолов, Ким Ен Ун и др. Доклады, представленные на XV научной конференции корееведов России и стран СНГ. М., 24—25 марта 2011 М.: ИДВ РАН, 2011. 280 с.

61. Корея: уроки истории и вызовы современности. М.: ИДВ РАН, 2013. 456 с.

62. *Ларин В.Л.* Азиатско-Тихоокеанский регион в начале XXI века; вызовы, угрозы, шансы Тихоокеанской России. Владивосток: ДВО РАН, 2010. 100 с.

63. *Лузянин С.Г.* Россия и Китай в Евразии. Международно-региональные измерения российско-китайского партнерства / отв. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИД «ФОРУМ», 2009. 288 с.

64. Международный транспортный коридор «Европа Россия Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций. Парламентские слушания Комиссии Совета Федераций Федерального Собрания РФ по естественным монополиям (30 ноября 2011 г.). М., 2011. 58 с.

65. *Меламед И.И., Дягилев А.А., Авдеев М.А.* Основные подходы к развитию Дальнего Востока и Прибайкалья. М.: Современная экономика и право, 2015. 176 с.

66. Менеджмент на транспорте / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков [и др.] М.: Академия, 2013. 528 с.

67. Мировые державы в Центральной Азии / отв. ред. С.Г. Лузянин. М.: ИДВ РАН, 2011. 240 с.

68. *Муромцева З.А.* Китайская Народная Республика: путь к индустриализации нового типа / рец. Я.М. Бергер, П.Б. Каменнов и др. М.: ИДВ РАН, 2009. 264 с.

69. *Муромцева З.А., Шао Жянь.* Государственные предприятия КНР: реформы и развитие. М.: ИДВ РАН, 2017. 192 с.

70. Новые аспекты социально-политического развития КНР. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ (Москва, 18—19 марта 2015 г.). М.: ИДВ РАН, 2015. 192 с.

71. Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. 234 с.

72. 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 ч. (Ч. 1). М.: ИДВ РАН, 2014. 136 с.

73. 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 ч. (Ч. 2). М.: ИДВ РАН, 2014. 178 с.

74. Определение эффективности капитальных вложений на транспорте / под ред. Л.В. Канторовича и В.Н. Лившица. М.: Наука, 1982. 103 с.
75. Общество и государство в Китае в период реформ. Вып 29. 3-й Пленум ЦК КПК 18-го созыва: новое руководство и стратегия реформ. М.: ИДВ РАН, 2015. 325 с.
76. Общество и государство в Китае (сборник материалов XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае» / гл. ред.: Кобзев А. И. М.: Институт востоковедения РАН, 2017. 742 с.
77. *Островский А.В., Баженова Е.С.* Синьцзян — новые горизонты Шелкового пути. М.: МБА, 2016. 276 с.
78. Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред. сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. 304 с.
79. *Петрова Е.В., Ганченко О.И., Кевеш А.Л.* Статистика транспорта / под ред. М.Р. Ефимовой. М.: Финансы и статистика, 2001. 352 с.
80. *Пивоварова Э.П.* Социализм с китайской спецификой: итоги теоретического и практического поиска. М.: ИД «ФОРУМ», 2011. 352 с.
81. *Портяков В.Я.* Внешняя политика Китайской Народной Республики в XXI столетии. М.: ИДВ РАН, 2015. 280 с.
82. *Портяков В.Я.* Становление Китая как ответственной глобальной державы. М.: ИДВ РАН, 2013. 240 с.
83. *Портяков В.Я.* Внешняя политика Китайской Народной Республики в XXI столетии. М.: ИДВ РАН, 2015. 280 с.
84. *Портяков В.Я.* Шэньчжэньский камертон. Трансформация модели экономического роста в Китае и развитие Шэньчжэня. М.: ИД «ФОРУМ», 2017. 156 с.
85. *Потапов М.А.* Внешнеэкономическая модель развития стран Восточной Азии. М.: Международные отношения, 2014. 239 с.
86. Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития) / отв. ред: акад. П.Я. Бакланов, чл.-корр. РАН А.К. Тулохонов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2015. 610 с.
87. Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. 168 с.
88. Проблемы обеспечения безопасности Северо-Восточной Азии: региональные измерения и российско-китайское сотрудничество / сост. Д.В. Гордиенко, А.С. Степанов. М.: ИДВ РАН, 2015. 384 с.
89. Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред. сост. В.А. Матвеев. М.: ИДВ РАН, 2017. 192 с.

90. Пути укрепления безопасности и сотрудничества в Восточной Азии. Материалы совместного российско-вьетнамского исследования : Препринт. М.: ИДВ РАН, 2014. 344 с.
91. Рынок энергетических ресурсов Китая: интересы и возможности России / отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2011. 256 с.
92. *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М.: ИДВ РАН; Кругъ, 2012. 355 с.
93. *Сазонов С.Л.* Россия—Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ РАН; Кругъ, 2012. 331 с.
94. Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент Российской Ассоциации Международных Исследований (РАМИ) «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» / отв. ред. Н.П. Романов. Чита—Москва. Чита: РИК ЧитГУ, 2014. 302 с.
95. Современные российско-китайские отношения / под ред. С.Г. Лузянина (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой, И.В. Ушакова, Е.В. Белилиной. М.: ДеЛи плюс, 2017. 264 с.
96. Сотрудничество России с государствами Восточной Азии. Доклады, представленные на II международной конференции молодых востоковедов в ИДВ РАН (Москва, 22—23 октября 2014 г.). М.: ИДВ РАН, 2015. 178 с.
97. Стратегия развития ШОС и политика России в этой организации / отв. ред. С.Г. Лузянин. М.: ИДВ РАН, 2012. 216 с.
98. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года: исходные реалии и фактор российско-китайского партнерства / под ред. С.Г. Лузянина, Е.И. Сафроновой. М.: ИДВ РАН, 2015. 168 с.
99. *Суходолов Я.А.* Российско-китайское внешнеторговое сотрудничество в контексте повышения национальной конкурентоспособности. Новосибирск: Наука, 2016. 200 с.
100. *Титаренко М.Л.* Геополитическое значение Дальнего Востока. Россия, Китай и другие страны Азии / отв. ред. В.И. Шабалин. М.: Памятники исторической мысли, 2008. 624 с.
101. *Титаренко М.Л.* Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. М.: ИД «ФОРУМ», 2012. 544 с.
102. *Титаренко М.Л.* Китай и Россия в современном мире. М.: ИД «ФОРУМ», 2013. 88 с.
103. *Титаренко М.Л.* Россия и Китай: стратегическое партнерство и вызовы. М.: ИД «ФОРУМ», 2014. 224 с.
104. *Трихунков М.Ф.* Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. М.: Транспорт, 1993. 255 с.

105. *Троекурова И.С.* Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТЭС. М.: ИДВ РАН, 2010. 439 с.
106. *Хачатуров Т.С.* Экономика транспорта. М.: АН СССР, 1959. 586 с.
107. *Ширяев С.Л.* Железнодорожный транспорт Китайской Народной Республики / отв. ред. А.С. Мугрузин. ИДВ АН СССР. М.: Наука, 1969. 140 с.
108. Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Ч. 1 / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 ч. М.: ИДВ РАН, 2013. 146 с.
109. Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Ч. 2 / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 ч. М.: ИДВ РАН, 2013. 161 с.
110. XVIII съезд КПК: новые задачи и перспективы развития (Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов Китая ИДВ РАН. Москва, 20 марта 2013 г.). Информационные материалы. Вып. 28. Серия В. М.: ИДВ РАН, 2013. 202 с.
111. XVIII съезд КПК: новые задачи и перспективы развития (Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов Китая ИДВ РАН. Москва, 20 марта 2013 г.). Информационные материалы. Вып. 28. Серия В. М.: ИДВ РАН, 2013. 202 с.

### Статьи на русском языке

112. *Абрамова Н.А.* Стратегии и программы развития Дальнего Востока, Сибири и Забайкалья // Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество). Чита: ЧитГУ, 2015. С. 245—249.
113. *Александрова М.В.* Китайские инвестиции и их значение в экономике российских восточных регионов // Китай на пути к возрождению. К 80-летию академика М.Л. Титаренко. М.: ИД «ФОРУМ», 2014. С. 385—402.
114. *Александрова М.В.* «中国对俄投资: 现状、趋势及发展方向» (Китайские инвестиции в России: реалии и тенденции развития) // 东北亚论坛 «Дунбэйя луньтань» («Форум СВА»). 2014. № 2. С. 11—20 (на кит. яз.).
115. *Александрова М.В.* XVIII съезд КПК о стратегии «выхода во вне» и российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество // Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. ч.2. Информационные материалы. Серия Ж. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 85—93.
116. *Александрова М.В.* Реформа госпредприятий Северо-Востока КНР в свете решений партии // Информационные материалы ИДВ РАН. Серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая. Вып. 5. 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 65—78
117. *Александрова М.В.* Японский капитал и его значение в развитии промышленности Северо-Восточного Китая (конец XIX в. — 1945 г.) // Китай в ми-



ровой и региональной политике. История и современность. Выпуск XIX. М.: ИДВ РАН, 2014, С 336—358

118. *Александрова М.В.* Внешнеэкономическая сфера Северо-Востока КНР после вступления в ВТО // Экономика КНР: 10 лет после вступления в ВТО. Сборник статей / отв. редактор: А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 153—164.

119. *Александрова М.В.* Экономика Северо-Восточного Китая и советская помощь 50-х годов XX века // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVIII / отв. ред.-сост. Е.И.Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 326—348.

120. *Александрова М.В.* Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2012—2013. М.: ИД «ФОРУМ», 2013. С. 238—259.

121. *Александрова М.В.* Изменение структуры промышленности Северо-Востока КНР: историческая ретроспектива // Китай в эпицентре глобальных проблем АТР. Тезисы докладов XX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Москва, 16—18 октября 2013 г. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 141—144.

122. *Александрова М.В.* Российско-китайское экономическое сотрудничество: ресурсная составляющая // Россия, Китай и Монголия: вместе навстречу вызовам современности. Сборник статей. Отв. редактор: Е.В. Бойкова. М.: Издательство ИВ РАН, 2013. С. 16—33.

123. *Александрова М.В.* Развитие внешнеэкономической деятельности провинции Цзилинь в период экономических реформ // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 6. С. 69—87.

124. *Александрова М.В.* Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество: новые тенденции и проблемы // КНР: политика, экономика, культура. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 221—254.

125. *Александрова М.В.* Новое видение транспортного положения Северо-Востока Китая в свете концепции «один пояс — один путь» // Китай в мировой и региональной политике. М., 2016. С. 256—272.

126. *Александрова М.В.* Китайские инвестиции в Россию: общие и региональные особенности // Межсекционный сборник № 3. Материалы VIII Конвента РАМИ, апрель 2014 г. // под ред. А.Н. Вылгжанина, Е.В. Охотского, Д.В. Иванова / МГИМО (У) МИД России. М., 2015. С. 110—122.

127. *Александрова М.В.* Северо-Восток Китая // КНР: экономика регионов. М., ИДВ РАН; Издательство МБА, 2015. С. 145—238.

128. *Александрова М.В.* План развития Северо-Востока КНР на 12-ю пятилетку и реальная ситуация в регионе // Китай на новом этапе экономической реформы. М.: ЛЕНАНД, 2015. С. 122—140.

129. *Александрова М.В.* Политика возрождения старой промышленной базы Северо-Восточного Китая // Проблемы Дальнего Востока. № 3. 2015. С. 86—94.
130. *Александрова М.В.* Влияние Северо-Восточной Азии на экономическое развитие регионов России // Проблемы обеспечения безопасности в Северо-Восточной Азии: региональные измерения и российско-китайское сотрудничество. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 69—72.
131. *Александрова М.В.* Экспорт российской сельхозпродукции в КНР: состояние продовольственных рынков и возможные перспективы сотрудничества // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 79—119.
132. *Алимов Р.* ШОС: пространство экономического и гуманитарного взаимодействия. // Китай, 2016. № 11 (133). С. 28—30.
133. *Амеличева О.О.* Трансграничное сотрудничество Забайкальского края и северного региона Китая как одно из направлений экономического развития сопредельных регионов КНР и РФ // Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество). Чита: ЧитГУ, 2015. С. 19—26.
134. *Афонасьева А.В., Островский А.В., Каменнов П.Б.* Наука и инновации как фактор социально-экономического развития Китая // Научная и инновационная политика. Россия и Мир. 2011—2012 / под ред. Н.И. Ивановой, В.В. Иванова. М., 2013. С. 413—428.
135. *Афонасьева А.В., Братяков М.А.* Китай в эпицентре глобальных проблем // Азия и Африка сегодня. 2014. № 3 (680). С. 50—55.
136. *Афонасьева А.В., Братяков М.А.* Китай в эпицентре глобальных проблем // Азия и Африка сегодня. 2014. № 4 (681). С. 50—56.
137. *Афонасьева А.В.* Инновационное развитие Китая: современное состояние и перспективы // Фундаментальные и прикладные научные исследования сборник статей Международной научно-практической конференции: в 3-х ч / отв. ред. А.А. Сукиасян. Уфа, 2015. С. 17—23.
138. *Афонасьева А.В.* Зарубежные китайцы и реэмигранты в экономическом развитии «малой родины» (цяосян) на примере провинций Гуандун и Фуцзянь // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 120—145.
139. *Афонасьева А.В.* Роль зарубежных китайцев в развитии северной ветки «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 63—74.
140. *Афонасьева А.В.* Роль зарубежных китайцев в развитии центральной ветки «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2016 г. № 5. С. 50—62.
141. *Афонасьева А.В.* Роль зарубежных китайцев в развитии южной ветки «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2016 г. № 6. С. 108—115.

142. *Афонасьева А.В.* Зарубежные китайцы в реализации проекта «Экономический пояс шелкового пути» // Тезисы докладов ХХП Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы», Москва 12—13 октября 2016 г. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 42—46.
143. *Афонасьева А.В.* Инновационный «срез» китайской экономики в 12-й пятилетке // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 152—164.
144. *Баженова Е.С.* Синьцзян в авангарде развития западных районов КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 2. С. 63—70.
145. *Баженова Е.С.* Демографическое развитие: региональные аспекты // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов; Институт Дальнего Востока РАН. М.: Издательство МБА, 2015. С. 430—505.
146. *Баженова Е.С.* Социально-экономическое развитие Синьцзяна — форпоста западных районов КНР // Общество и государство в Китае (сборник материалов XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае» / гл. ред.: А.И. Кобзев. М.: ИВ РАН, 2017. С. 457—471.
147. *Базаров Б.В., Базаров В.Б., Нолев Е.В.* Новый Шелковый путь: открытая политика открытого общества Китая // Власть. 2015. № 11. С. 29—34.
148. *Балакин В.И.* Восточноазиатский регионализм: политическая мотивация участников интеграции // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 61—71.
149. *Балакин В.И.* Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: перспективы становления // В сб.: Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М., 2017. С. 142—148.
150. *Балакин В.И.* Интеграционные процессы в Шанхайской организации сотрудничества: состояние, проблемы и перспективы // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 121—129.
151. *Балакин В.И.* Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: перспективы становления // В сб.: Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации Материалы круглого стола. 2016. С. 4—9.
152. *Балакин В.И.* Геополитическая составляющая российско-китайского инвестиционного сотрудничества в рамках ШОС // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 90—99.
153. *Балакин В.И.* Совокупная национальная мощь Китая: диалектика построения новой государственности // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 33—39.

154. *Балакин В.И.* Стратегия Китая в отношении Транстихоокеанского партнерства // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 99—111.
155. *Бардаль А.Б.* Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 5. С. 61—71.
156. *Бергер Я.М.* О стремлении к глобальному лидерству в сравнительных оценках совокупной национальной мощи Китая // Доклады ИДВ РАН 2010. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 6—72.
157. *Бергер Я.М.* О стремлении к глобальному лидерству в сравнительных оценках совокупной национальной мощи Китая // Доклады ИДВ РАН 2010 / гл. ред. М.Л. Титаренко. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 6—72.
158. *Бергер Я.М.* Об эволюции оценок совокупной национальной мощи государств // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 1. С. 4—30.
159. *Бергер Я.М.* Научно-технологическая составляющая совокупной национальной мощи Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 4—24.
160. *Бергер Я.М.* Становление Китая как глобальной инновационной державы // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 36—63.
161. *Бессонов Г.* Транссибирский транспортный коридор. Железнодорожная магистраль Азия Европа // РС Деловой мир. 2009. № 1 (8). С. 37—38.
162. *Бесстремянная И.Е.* Международные инфраструктурные проекты Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVI / отв. ред.-сост. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН. 2011. С. 224—229.
163. *Бжуско С.В.* Железнодорожный транспорт Китая: историко-экономический анализ // Вестник Университета. 2014. № 11 (21). С. 24—28.
164. *Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я.* Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного коридора // Проблемы Дальнего Востока. 2006. № 6. С. 60—68.
165. *Бони Л.М.* Переход к новой модели хозяйствования в сельском хозяйстве Китая // Азия и Африка сегодня. 2014. № 11. С. 44—49.
166. *Бони Л.М.* Китай: на пути к новой модели развития сельского хозяйства // Азия и Африка сегодня. 2014. № 12. С. 37—41.
167. *Бони Л.М.* Проблемы продовольственной безопасности Китая и реформа в сфере предложения зерна // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 247—269.
168. *Борох О.Н.* «Политэкономика Си Цзиньпина» и новый этап реформ в КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 64—78.

169. *Борох О.Н., Ломанов А.В.* Китай: растущее понимание глобальной роли и ответственности // Транстихоокеанская безопасность: иерархия силы и ответственности. М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 48—81.
170. *Борох О.Н.* Новые экономические концепции китайского руководства // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 88—94.
171. *Борох О.Н.* «Структурная реформа предложения» в Китае. Экономический и политический контекст // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 49—60.
172. *Бугроменко В.Н., Дмитрук А.К.* Внешняя окупаемость железнодорожных проектов // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 43—46.
173. *Бухвальд Е.М., Иванов О.Б.* Транспорт и решение задач пространственной интеграции российской экономики // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. № 1. С. 7—24.
174. *Ван Тяньи.* Небывало быстрое развитие строительства железных дорог в Китае // Китай. 2014. № 7. С. 20—25.
175. *Ван Фан.* Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог Китая // Китай. 2011. № 5 (67). С. 29—38.
176. *Ван Фан.* Преемственность курса российско-китайских отношений // Китай. 2013. № 7 (33). С. 43—44.
177. *Ван Цю.* Перспективы китайско-российской торговли в рамках ВТО // Китай. 2015. № 1 (75). С. 46—48.
178. *Ван Шо.* Пришла пора сбора урожая. Всплеск инноваций // Китай. 2015. С. 38—39.
179. *Васильев Л.Е.* Политика мировых держав в Центральной Азии и ее влияние на перспективы развития ШОС // Мировые державы в Центральной Азии / сост. Л.Е. Васильев. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 7—45.
180. *Васильева Н.А., Ван Чэньсин.* Модернизация как поиск новой идентичности России: арктическая модель // Вестник международных организаций. 2011. № 3 (34). С. 20—36.
181. *Вахрушин И.В., Чубаров И.Г.* Китай: как построить общество «сяокан» // Азия и Африка сегодня. 2016. № 9. С. 55—61.
182. *Вахрушин И.В.* Китай на новом этапе экономической реформы // Азия и Африка сегодня. 2015. № 7. С. 47—52.
183. *Вахрушин И.В.* Кризис фондового рынка Китая 2015—2016 гг.: факторы возникновения и политика противодействия // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 59—72.
184. *Вахрушин И.В.* Проблема долга в экономике Китая: подходы к оценке, сценарии, варианты решения // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 63—74.

185. *Вахрушин И.В.* Интернационализация китайского юаня как ключевой фактор внешнеэкономической стратегии КНР // *Банковское дело*. 2016. № 1. С. 28—33.
186. *Вахрушин И.В.* Разделы «Основные тенденции развития банковского сектора», «Ключевые направления и особенности развития фондового рынка» // *Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2014—2015*. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 117—130.
187. *Вахрушин И.В.* Особенности развития фондового рынка Китая в 12-й пятилетке // *Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы»*. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 19—21.
188. *Вахрушин И.В.* Проблема долга в экономике Китая: подходы к оценке, сценарии, варианты решения // *Проблемы Дальнего Востока*. 2016. № 5. С. 63—74.
189. *Вахрушин И.В.* Основные тенденции и итоги развития фондового рынка КНР в 12-й пятилетке // *Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года* / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 74—86.
190. *Величко В.И.* Политика КНР в отношении центральных районов Китая // *КНР: экономика регионов* / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 238—262.
191. *Волкова Л.А.* 65 лет преобразований китайской деревни. Аграрная политика КПК // *Азия и Африка сегодня*. 2015. № 11. С. 36—42.
192. *Волкова Л.А.* Стратегия выхода за пределы страны (цзоу чу цюй) для решения аграрных проблем Китая // *Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы»*. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 21—23.
193. *Волкова Л.А.* Корректировка экономической политики китайского руководства в деревне в 12-й и в перспективе на 13-ю пятилетку // *Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года* / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 269—275.
194. *Воробьев В.Я.* Куда будет двигаться Шанхайская организация сотрудничества? // *Проблемы Дальнего Востока*. 2016. № 5. С. 4—11.
195. *Виноградов А.О.* КНР — европейские страны: структура многостороннего сотрудничества // *Проблемы Дальнего Востока*. 2016. № 1. С. 20—29.
196. *Виноградов А.О.* Европейское наступление Пекина // *Проблемы Дальнего Востока*. 2017. № 1. С. 20—27.
197. *Волощина А.В.* Северо-Восточная Азия в современной внешнеполитической стратегии Китая // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. № 6. С. 12—25.

198. Го Чжэвэнь. Финансовое сотрудничество: шансы и вызовы // Китай. 2017. № 1 (135). С. 42—44.
199. Гордиенко Д.В. Инициатива «Экономического пояса Шелкового пути»: обеспечение экономической безопасности России (экономический патронаж Правительства и Центрального банка) // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2017. Т. 13. Вып. № 3. С. 573—583.
200. Гордиенко Д.В. Уровень экономической безопасности Китая при реализации стратегии «Экономического пояса Шелкового пути» / Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации // Материалы IX Международной научно-практической конференции / отв. ред. А.Ю. Лавров. Чита: ЗабГУ, 2017. С. 34—42.
201. Гордиенко Д.В. Перспективы изменения уровня экономической безопасности Китая при реализации стратегии «Экономического пояса Шелкового пути» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXI / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 234—255.
202. Гордиенко Д.В. Изменение уровня экономической безопасности Китая при реализации стратегии «Экономического пояса Шелкового пути» // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 24—27.
203. Горчакова Т.И. Инновационная деятельность КНР (по оценкам западных и китайских экспертов за 2014 г.) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 59—65.
204. Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: вымысел и реальность // Пространственная экономика. 2014. № 1. С. 90—108.
205. Данилина А.В., Лучкова В.И. Стратегии развития нового Шелкового пути // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. 2017. Т. 2. С. 88—93.
206. Дондоков З.Б., Борисов Г.О., Намжилова В.О. Россия — Монголия — Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 93—102.
207. Ефремова К.А. Региональное сотрудничество в зоне «Большого Меконга» и стратегии внерегиональных держав // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 85—93.
208. Жариков М.В. Контрактный курс юаня в приграничной торговле российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 73—85.
209. Жуков С.В. Перспективы рынка природного газа в КНР // Глобализация рынка природного газа: возможности и вызовы для России. М.: ИМЭМО РАН, 2014. С. 119.

210. *Жун Сяоян*. Будущий китайско-российский торгово-логистический центр // Китай. 2010. № 8. С. 36—38.
211. *Забелина И.А., Клевакина Е.А.* Оценка структурных сдвигов в экономике регионов трансграничного взаимодействия РФ и КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 36—49.
212. *Задорожный В.Ф., Батомункуев В.С.* Транспортные переходы как отражение межгосударственных и внутригосударственных (субъект-центр) отношений // Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). отв. ред. П.Я. Бакланов, А.К. Тулохонов. Новосибирск: изд-во СО РАН, 2010. С. 456—461.
213. *Заклязьминская Е.О.* Транспорт на альтернативных источниках энергии — инновационный драйвер экономики КНР // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 308—317.
214. *Заусаев В.И.* Чукотка: новая модель развития Дальнего Востока? // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 141—147.
215. *Зубов А.В.* Экономическое сердце ДФО // Дальневосточный капитал. 2015. № 9 (133). С. 18—24.
216. *Иванова Е.* Корпорация для развития Востока. Идея создания госкомпании, управляющей проектами по развитию Сибири и Дальнего Востока, принимает реальные очертания. Министерство экономического развития (МЭР) разработало законопроект «О развитии Сибири и Дальнего Востока» // Россия в АТР. Март 2013. № 1 (22). С. 18—19.
217. *Ивашенцев Г.С.* Саммит АТЭС 2012: Тихоокеанские горизонты России / Международная жизнь. 2014. № 2. С. 21—30.
218. Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (г. Уфа, 9—10 июля 2015 г.) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 4—8.
219. *Иванов С.И.* Инвестиции компаний провинции Хэйлунцзян в России: особенности роста в условиях господдержки // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 46—59.
220. *Иноземцев В.* Транзитной страны из России уже не выйдет. Мечта о транзитных заработках — утопия, которая будет нам дорого стоить // Ведомости. 29.11.2012.
221. Исследовательская группа Центра глобальных связей и взаимодействия при Пекинском университете. Версия «пояса и пути» 2.0 // Китай. 2017. № 5 (139). С. 30—35.
222. *Ишаев В.И.* Дальневосточный регион не только обеспечивает экономику России ресурсами, но и является гарантом национальной безопасности государства // Россия в АТР. 2013. № 4 (21). С. 8—13.



223. *Ишаев В.И.* Модернизация экономики обеспечит развитие региона // Дальневосточный капитал. 2015. № 9 (133). С. 13—15.
224. *Казаков О.И.* Транссиб: через пространство // Россия в АТР. 2014. № 3 (20). С. 74—79.
225. *Каменнов П.Б., Барабанов М.С., Кашин В.Б., Макиенко К.В.* Оборонная промышленность и торговля вооружениями КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 3. С. 137—146.
226. *Каменнов П.Б.* Военно-промышленный комплекс КНР в 12-й пятилетке (2011—2015) // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 164—173.
227. *Кашин В.Б.* Перспективы сотрудничества в сфере международной безопасности в рамках Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 66—74.
228. Китайско-российские отношения в 2016 г. // Китай. № 1 (135). 2017. С. 23—26.
229. *Коваленко Ю.В.* Приграничные транспортные связи Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Вестник ДВО РАН. 2016. № 6. С. 21—26.
230. *Коваленко В.Н.* Перспектива интернационализации юаня в новых геополитических условиях // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 111—125.
231. *Кокорев К.* Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток? // Международная жизнь. 2011. № 1. С. 82—84.
232. *Коледенкова Н.Н.* Машиностроительный комплекс КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 5. С. 42—49.
233. *Коледенкова Н.Н.* Машиностроительный комплекс КНР: достижения и перспективы развития // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К столетию Синьхайской революции // Тезисы докладов XIX Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2011. С. 141—143.
234. *Коледенкова Н.Н.* Машиностроительная промышленность // Основные отрасли и сферы экономики современного Китая / отв. ред. А.В. Островский, сост. Каменнов. В 2 кн. М.: ИДВ РАН, 2012 г. Кн. 1. С. 274—311.
235. *Коледенкова Н.Н.* Metallургический комплекс // Основные отрасли и сферы экономики современного Китая / отв. ред. А.В. Островский, сост. Каменнов. В 2 кн. М.: ИДВ РАН. 2012 г. Кн. 1. С. 244—273.
236. *Коледенкова Н.Н.* Черная металлургия КНР: итоги в 11-й пятилетке и задачи на 12-ю пятилетку // Социально-экономическое положение современного

Китая / Информационные материалы. Серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая. Вып. 1. Ч. 1. М.: ИДВ РАН, 2012. С. 214—224.

237. Коледенкова Н.Н. Машиностроительный комплекс КНР: достижения и перспективы развития // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию Синьхайской революции. Доклады XIX Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2012. С. 76—89.

238. Коледенкова Н.Н. Развитие черной металлургии Китая за годы вступления в ВТО // Экономика КНР: 10 лет после вступления в ВТО / Информационные материалы. Серия А: социально-экономическое положение современного Китая. Вып. 19. Ч. 2. М., 2013. С. 59—71.

239. Коледенкова Н.Н. Развитие промышленности КНР // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2012—2013. М.: ИД «ФОРУМ», 2013. С. 131—142.

240. Коледенкова Н.Н. Роль промышленности в реализации стратегии подъема центральных районов Китая // Китай в эпицентре глобальных проблем АТР. Тезисов докладов XX Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2013. С. 167—169.

241. Коледенкова Н.Н. Железнодорожное машиностроение КНР: переход на инновационный путь развития // Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Информационные материалы / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов, в 2 ч. Серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая. Выпуск № 4. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 11—22.

242. Коледенкова Н.Н. Состояние и перспективы развития энергетического машиностроения КНР. Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 5. С. 75—81.

243. Коледенкова Н.Н. Энергетическое машиностроение КНР: новый этап развития // 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов, в 2 ч. Информационные материалы. Серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая. Вып. 5. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 42—55.

244. Коледенкова Н.Н. Экономическая реформа и развитие центральных районов Китая // Китай на новом этапе экономической реформы / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов М.: ЛЕНАНД. URSS, 2015. С. 112—121.

245. Коледенкова Н.Н. Основные проблемы развития экономики центральных районов // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 262—300.

246. Коледенкова Н.Н. Промышленность // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015. М.: ИД «ФОРУМ», 2016. С. 133—143.

247. *Коледенкова Н.Н.* Проблемы развития машиностроительного комплекса КНР // Экономический пояс шелкового пути: проблемы и перспективы. Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 35—36.
248. *Коледенкова Н.Н.* Черная металлургия КНР в 12-й пятилетке и международное сотрудничество в производственной сфере // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 74—80.
249. *Коледенкова Н.Н.* Проблемы развития черной металлургии КНР в годы 12-й пятилетки // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 197—211.
250. *Конышев В.Н., Кобзева М.А.* Политика Китая в Арктике: традиции и современность // Сравнительная политика. Т. 8. 2017. № 1. С. 77—92.
251. *Коржубаев А.Г., Курилов В.И., Левинталь А.Б., Меламед И.И.* Курс на Восток. Почему России необходимо наращивать свое присутствие в АТР // Россия в АТР. № 4 (21). 2014. С. 23—27.
252. *Корниенко О.С., Ганзей С.С.* Развитие интеграционных трансграничных связей приграничных регионов Дальнего Востока и Китая // Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и перспективы устойчивого развития). отв. ред. П.Я. Бакланов, А.К. Тулохонов. Новосибирск: изд-во СО РАН, 2010. С. 420—429.
253. *Кранина Е.И.* Научная конференция Центра социально-экономических исследований Китая ИДВ РАН // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 169—174.
254. *Кранина Е.И.* Ускорение продвижения строительства «экологической цивилизации» Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 102—111.
255. *Кранина Е.И.* Строительство «экологической цивилизации» Китая // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 317—331.
256. *Курьлев К.П., Станис Д.В., Ин В.* «Экономический пояс Шелкового пути» как геоэкономический проект КНР // Диалог: политика, право, экономика. 2016. № 3. С. 83—92.
257. *Лабюк А.И.* Понимание экономической безопасности в Китае // У карты Тихого океана. 2015. № 18 (216). С. 37—44.
258. *Лабюк А.И.* Интересы Китая в Арктическом регионе // У карты Тихого океана. Информационно-аналитический бюллетень ИИАЭ ДВО РАН. № 36 (234). 2015. С. 40—44.

259. *Лаврентьев А.В.* Российско-китайские транспортные коммуникации на дальневосточных рубежах в начале XXI века: обзор основных тенденций и перспектив // Территория новых возможностей / Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 3 (2016). С. 23—32.
260. *Лазарева Т.В.* Социально-экономическое развитие национальных районов за годы реформы // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 493—430.
261. *Лазарева Т.В.* Синьцзян-Уйгурский автономный район — проблема территориализма // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН. 2017. С. 63—79.
262. *Лапердина В.В.* Развитие сотрудничества России и Китая // Восточная и Юго-Восточная Азия: внутренняя и внешняя политика, межстрановые конфликты / отв. ред. М.Е. Тригубенко. М.: Институт экономики РАН, 2014. С. 60—74.
263. *Ларин М.А.* Стратегия национальной безопасности Китая и место в ней России // У карты Тихого океана. 2010. Информационно-аналитический бюллетень ИИАЭ ДВО РАН. 2014. № 15 (213). С. 28—35.
264. *Ларин А.Г.* Китайская модернизация: некоторые подсказки для России / Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 4. С. 56—69.
265. *Ларин А.Г.* Стратегия ШП и интересы России // Доклады ИДВ РАН — 2016 / сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН. 2017. С. 24—36.
266. *Ларина Л.* Деньги в рост. В Якутии искали инвестиции для развития инфраструктуры // Дальневосточный капитал. 2011. № 9 (133). С. 8—10.
267. *Лебедева Д.Д.* Эволюция макроэкономического планирования в КНР: поиск оптимального соотношения между планом и рынком // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 6. С. 47—54.
268. *Лебедева Д.Д.* Система макроэкономического планирования КНР на этапе перехода от 12-го к 13-му пятилетнему плану // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 144—152.
269. *Левинталь А.* Путь пройденный и путь предстоящий // Россия в АТР. 2013. № 1 (18). С. 19—20.
270. *Леонов С.Н., Домнич Е.Л.* Инновационная политика Китая: роль прямых и косвенных экономических стимулов // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 6. С. 62—69.
271. *Ли Синь.* Страны БРИКС: укрепляя сотрудничество // Международная жизнь. 2013. № 2. С. 33—41.
272. *Лу Си.* Безвизовый туризм между Китаем, Россией и КНДР // Китай. 2015. № 6. С. 42—46.

273. *Литвинов А.И.* Политика современных «Шелковых путей» // Вестник МГИМО Университета. 2016. № 4 (49). С. 176—180..

274. *Ли Цзинъюй, Чжан Чэньяо.* О стратегии сотрудничества Китая и России на северном маршруте Морского Шелкового пути XXI века // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 64—73.

275. *Лузянин С.Г.* ШОС: стратегия развития // В книге: Китай в эпицентре глобальных проблем АТР Тезисы докладов XX Международной научной конференции. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 110—113.

276. *Лузянин С.Г., Сафронова Е.И.* О национально-государственных интересах РФ и КНР в Центральной Азии и ШОС. Особенности отношений с третьими странами в регионе // В книге: Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 г.: исходные реалии и фактор российско-китайского партнерства. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 29—57.

277. *Лузянин С.Г., Семенова Н.К.* Политические и экономические аспекты энергетического сотрудничества России и Китая в рамках ШОС // VIII Конвент РАМИ Межсекционный сборник. № 6. 2015. С. 327—332.

278. *Лузянин С.Г., Захарова Л.В.* Взаимодействие России и Китая на корейском полуострове // Обозреватель — Observer. 2015. № 10 (309). С. 24—32.

279. *Лузянин С.Г., Сазонов С.Л.* Экономический пояс Шёлкового пути: модель 2015 года // Обозреватель — Observer. 2015. № 5 (304). С. 35—46.

280. *Лузянин С.Г.* Россия и Китай: глобальные и региональные измерения безопасности и сотрудничества — 2015 г. // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20. С. 29—36.

281. *Лузянин С.Г., Семёнова Н.К.* Россия — Китай — Центральная Азия: транспортные и энергетические интересы // Обозреватель — Observer. 2016. № 2 (313). С. 56—66.

282. *Лузянин С.Г.* Введение. Значение Центральной Азии и ШОС: экспертный дискурс // Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 6—27.

283. *Лузянин С.Г., Сафронова Е.И.* Перспективы развития стратегии ШОС // В сборнике: Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю.В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 73—80.

284. *Лузянин С.Г.* РФ и КНР в Восточной Азии: безопасность, вызовы и возможности углубления кооперации в 2016 г. // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. 21. М.: ИДВ РАН. 2016. С. 16—25.

285. *Лузянин С.Г.* ШОС, китайский проект «шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. 21. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 78—84.

286. *Лузянин С.Г., Фроленков В.С.* «Возвышение» ШОС: успехи и препятствия // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 404. С. 105—110.
287. *Лузянин С.Г., Семёнова Н.К.* Россия—Китай—Центральная Азия: транспортные и энергетические интересы // Обозреватель — Observer. 2016. № 2 (313). С. 56—66.
288. *Лузянин С.Г.* Радикальное обновление российско-китайских отношений // Китай. 2017. № 5 (139). С. 40—41.
289. *Лузянин С.Г.* Введение. // В сборнике: Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 5—8.
290. *Лузянин С.Г.* Россия и Китай в ШОС 2017 года: глобальные и региональные измерения безопасности // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 19—27.
291. *Лукин А.В., Иванов А.В.* Россия и АТР: перспективы сотрудничества // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 4 (13). 2015. С. 16—20.
292. *Лун Юнту.* Ключевые интересы Китая в ВТО // Китай. 2014. № 11. С. 21—24.
293. *Лю Кай.* Железнодорожный транспорт КНР // Железнодорожный транспорт. 2015. № 1. С. 74—77.
294. *Матвеев В.А.* Проблемы и перспективы развития газовой промышленности Китая // Возможности России на китайском рынке энергоресурсов. М.: ИДВ РАН, 2008. С. 10—31.
295. *Матвеев В.А.* Современная повестка энергетической безопасности на пространстве ШОС // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 129—150.
296. *Минакир П.А.* О концепции долгосрочного развития экономики макро-региона: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2014. № 1. С. 7—28.
297. *Минакир П.А., Прокапало О.М.* Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 5. С. 93—104.
298. *Михайленко А.Н.* Потенциал российско-китайского экономического сотрудничества // Обозреватель — Observer. 2015. № 11 (310). С. 74—87.
299. *Мозис П.С.* Экономический рост в Китае в 2014 г. и прогноз на 2015 г. // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 1. С. 83—94.
300. *Мокрецкий А.Ч.* Отношения Китая со странами СНГ // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 315—323.
301. *Мокрецкий А.Ч.* Страны Закавказья в китайской стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21. № 21. С. 150—158.

302. *Мокрецкий А.Ч.* Китайский проект «Экономического пояса Шелкового пути»: перспективы участия Белоруссии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20. С. 273—281.
303. *Морозов Ю.В.* Интеграционные проекты для Евразии: подходы Китая, России и США // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 32—42.
304. *Морозов Ю.В.* Китай в Арктике: цели и риски для российско-китайских // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 21—33.
305. *Морозов Ю.В.* Проблемы, препятствующие реализации интеграционных процессов Китая и России в Евразии // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М., 2017. С. 112—133.
306. *Мотидзуки Киичи.* Посткризисные изменения в экономике Дальнего Востока и перспективы российско-японских экономических отношений // Пространственная экономика. 2014. № 4 (20). С. 13—17.
307. *Мотова М.А., Оболенская Л.В., Рубвальтер Д.А., Чинаева Т.И.* Стратегическое планирование модернизации секторов промышленности с учетом опыта технологических платформ. Оценка снижения общесистемных возможностей для инновационного развития секторов промышленности в условиях кризиса: зарубежный опыт // Информационно-аналитический бюллетень. Серия «Анализ и использование зарубежного опыта». М.: ЦИСИ, 2015. № 5. С. 16—28.
308. *Муромцева З.А.* Государственные предприятия КНР в 2011—2020 гг.: особенности и перспективы реформирования // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 84—90.
309. *Муромцева З.А.* Инновация производства как одна из главных задач совершенствования современной системы предприятий. Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 38—40.
310. *Муромцева З.А.* Реформирование государственных предприятий КНР во втором десятилетии XXI века // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 188—197.
311. На альтернативном топливе. Рубрика события // РС Деловой Мир. 2015. № 1—2. С. 6—8.
312. *Нехорошков В.П.* Перспективы развития проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей: инвестиционный аспект // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 1. С. 158—166.
313. *Нехорошков В.П.* Россия Китай: факторы регионального сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 2. С. 57—62.
314. *Новоселова Л.В.* Особенности посткризисной инвестиционной политики в КНР // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию

Синьхайской революции // Тезисы докладов XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2011. С. 169—171.

315. *Новоселова Л.Н.* Российско-китайское экономическое взаимодействие: проблемы оживления инвестиционной составляющей // Российский экономический журнал. 2008. № 1—2. С. 42—56.

316. *Новоселова Л.Н.* Банковская система КНР в XXI веке: десятилетие преобразований // Российский экономический журнал. 2012. № 2. С. 76—87.

317. *Новоселова Л.В.* Современная инвестиционная политика КНР: проблемы и перспективы // Экономика КНР в свете решений XVIII съезда КПК. Ч. 1. М., 2014. С. 110—120.

318. *Новоселова Л.В.* Инвестиционное сотрудничество России и Китая // Стратегический партнерский диалог между Россией и Китаем. Современное состояние, проблемы и предложения. Кн. 2. М.: ИД «ФОРУМ», 2014. С. 81—92.

319. *Новоселова Л.В.* Актуальные аспекты межбюджетных отношений на современном этапе экономических реформ в КНР // Китай на новом этапе экономической реформы. М.: Elitorial — URSS, 2015. С. 42—50.

320. *Новоселова Л.В.* Китайский опыт преодоления международных санкций // Россия: тенденции и перспективы развития. Вып. 10. Ч. 1 / отв. ред. Ю.С. Пивоваров. М., 2015. С. 381—385.

321. *Новоселова Л.В.* Реформирование налоговой системы КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 32—45.

322. *Новоселова Л.В., Терентьева Т.Г.* Инвестиции. / Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2014—2015. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 104—107.

323. *Новоселова Л.В., Терентьева Т.Г.* Китай на мировом рынке капитала // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 87—100.

324. *Новоселова Л.В.* Новейшие преобразования бюджетно-налоговой системы КНР в интересах социально-экономического развития страны // Российский экономический журнал. 2016. № 1. С. 66—89.

325. *Новоселова Л.В., Островский А.В.* Китайская экономика под санкциями Запада: уроки для России // Экономические и социальные проблемы России. 2016. № 2. С. 42—54.

326. *Новоселова Л.В.* Современные подходы в китайской политике привлечения иностранного капитала // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 40—42.

327. *Новоселова Л.В.* Современные подходы в китайской политике привлечения иностранного капитала // Тезисы докладов XXII Международной научной



конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 40—42.

328. *Новоселова Л.В., Терентьева Т.Г.* Китайский рейд по мировым рынкам // Бизнес и выставки. 2016. № 4. С. 66—68.

329. *Новоселова Л.В.* Финансовая реформа — ключевое звено 12-й пятилетки // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 60—74.

330. Новый маршрут Сямэнь—Москва // Китай. 2017. № 5 (139). С. 10.

331. *Островский А.В.* Проблемы и перспективы развития российско-китайских торгово-экономических отношений в настоящее время // Научно-образовательное и культурное сотрудничество стран-участниц ШОС XII Международная научно-практическая конференция: сборник статей. М., 2014. С. 7—23.

332. *Островский А.В.* Изменения торгово-экономических связей КНР с РФ и АСЕАН в новых условиях // Пути укрепления безопасности и сотрудничества в Восточной Азии материалы совместного российско-вьетнамского исследования. М., 2014. С. 294—301.

333. *Островский А.В.* Проблемы развития западных регионов Китая: итоги и перспективы // КНР: экономика регионов. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 300—325.

334. *Островский А.В.* Региональное развитие Китая после перехода от директивного к направляющему планированию в начале XXI века // КНР: экономика регионов. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 31—63.

335. *Островский А.В.* Социально-экономическое развитие регионов в годы 12-й пятилетки (2011—2015 гг.): прогнозы и реальность // КНР: экономика регионов. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 64—82.

336. *Островский А.В., Шиганова Ю.В.* Формирование региональной политики после образования КНР и особенности районирования территории Китая в годы экономической реформы // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 19—31.

337. *Островский А.В.* Региональное развитие Китая после перехода от директивного к направляющему планированию в начале XXI века // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 31—64.

338. *Островский А.В.* Социально-экономическое развитие регионов годы 12-й пятилетки (2011—2015 гг.): прогнозы и реальность // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 64—83.

339. *Островский А.В.* Трансформация инвестиционной политики КНР в отношении приморских районов: планы и реальность // КНР: экономика регио-

нов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 83—102.

340. *Островский А.В.* Проблемы развития западных районов Китая: итоги и перспективы // КНР: экономика регионов / ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 300—326.

341. *Островский А.В.* Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути // Новый Шелковый путь и его значение для России. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 131—146.

342. *Островский А.В.* Инвестиционное сотрудничество России и Китая // Н.В. Лукьянович, М.В. Демченко, Т.П. Розанова, П.С. Селезнев, А.Б. Дмитриева; ред. Н.Н. Котлярова, А.В. Островского. М., 2016. С. 213—225.

343. *Островский А.В.* Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» // Россия и Китай в АТР: трансграничное взаимодействие материалы III международной научно-практической конференции: в 2 ч.; ред. Л.А. Понкратова. М., 2016. С. 6—15.

344. *Островский А.В.* Изменения в экономической стратегии КНР // История Китая с древнейших времен до начала XXI века / отв. ред. А.В. Виноградов. М., 2016. С. 636—652.

345. *Островский А.В.* Мировой финансовый кризис и его влияние на китайскую экономику // История Китая с древнейших времен до начала XXI века / отв. ред. А.В. Виноградов. М., 2016. С. 672—674.

346. *Островский А.В.* Итоги социально-экономического развития Китая в конце первого десятилетия XXI в. // История Китая с древнейших времен до начала XXI века / отв. ред. А.В. Виноградов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 724—726.

347. *Островский А.В.* Экономика Китая в 2014—2015 гг.: итоги 12-й пятилетки и задачи 13-й пятилетки // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014—2015. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 76—88.

348. *Островский А.В.* Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству // Азия и Африка сегодня. 2016. № 2 (703). С. 8—12.

349. *Островский А.В.* КНР. Планы 13-й пятилетки: как построить общество «сяокан» к 2020 году // Азия и Африка сегодня. 2016. № 8. С. 2—9.

350. *Островский А.В.* Новая нормальность китайской экономики // Металлы Евразии. 2016. № 1. С. 54.

351. *Островский А.В., Баженова Е.С.* Построение общества «сяокан» // Китай. 2016. № 3. С. 22—24.

352. *Островский А.В., Новоселова Л.В.* Китайская экономика под санкциями Запада: уроки для России. Влияние санкций на экономику России // Экономические и социальные проблемы России. Сборник научных трудов РАН, ИНИОН

РАН. Центр социологических научных исследований Отдела экономики. М., 2016. № 2. С. 42—54.

353. *Островский А.В.* Экономика КНР — прогноз дл 2030 года. Основные проблемы китайской экономики // Вестник Московской международной высшей школы бизнеса МИРБИС. 2016. № 2 (6). С. 36—45.

354. *Островский А.В.* «Сычоучжилу цзинцидай» куанцзяся Чжунго Дунбэй юй Элосы Юаньдун цзинмао гуйхуа дуйцзе яньпань («Исследование сопряжения «Экономический пояс Шелкового пути» в рамках Северо-Востока Китая и программы торгово-экономического развития Российского Дальнего Востока) (на кит. яз.). «Идай илу» цзяньшэ юй Хэйлунцзян цюаньмянь чжэньсин гаоцэн луньтань вэньци // (Сборник докладов конференции на высоком уровне на тему «Строительство «одного пояса — одного пути» и всемерное развитие Хэйлунцзяна). Харбин, 2016. С. 13—18.

355. *Островский А.В.* «Сычоучжилу» ганьяо куанцзяся ЭЧжун дуйвай маоин хэцэо фачжаньдэ цзюйюй (Возможности развития российско-китайского сотрудничества в Северо-Восточной Азии в рамках программы «Экономический пояс Шелкового пути») // Цзинци цюаньцюхуа юй 21 шици Чжунья цзинци (на кит. яз.) (Экономическая глобализация и экономика Центральной Азии в XXI веке). Институт экономики и управления Синьцзянского университета. Урумчи, 2016. С. 16—18.

356. *Островский А.В.* Планы 12-й пятилетки: как построить общество «сяокан» в Китае к 2020 году (по материалам 4-й сессии ВСНП 12-го созыва, март 2016 г.) // Доклады ИДВ РАН — 2016; сост. А.А. Козлов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 4—24.

357. *Островский А.В.* Планы 13-й пятилетки: как построить общество «сяокан» в Китае к 2020 году // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 6—22.

358. *Панов А.Н.* Надо открывать Дальний Восток // Стратегия России. 2015. № 5 (77). С. 35—37.

359. *Панов Р.* В фокусе качество жизни. Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона остается одним из приоритетов государственной политики // Россия в АТР. № 4 (21). 2015. С. 14—21.

360. *Песцов С.К.* Азиатско-Тихоокеанский регионализм: теоретические проекты и практика региональной интеграции // У карты Тихого океана (Материалы круглого стола «Азиатско-Тихоокеанское сообщество» К. Рада и «Восточноазиатское сообщество» Ю. Хатоямы: перспективы и препятствия для российского участия), 2014 // Информационно-аналитический бюллетень ИИАЭ ДВО РАН. 2015. № 14 (212). С. 7—17.

361. *Петровский В.Е.* О стратегии приграничного сотрудничества России со странами АТР в контексте сопряжения ЭПШП и ЕАЭС // В сборнике: Россия и Китай: История и перспективы сотрудничества / Материалы VI международной научно-практической конференции. Министерство образования и науки РФ. Благовещенск, 2016. С. 625—629.
362. *Петровский В.Е.* Безопасность и развитие в Евразии в свете среднесрочной стратегии развития ШОС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21. № 21. С. 85—97.
363. *Петровский В.Е.* О перспективах развития российско-китайских отношений // В сборнике: Россия—Китай: стратегическое взаимодействие в XXI веке / Материалы международной школы-семинара. 2015. С. 15—16.
364. *Петровский В.Е.* Россия и Азиатско-Тихоокеанская интеграция. В поисках «точки входа» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 4—11.
365. *Петровский В.Е.* О стратегических приоритетах безопасности и развития на Евразийском пространстве до 2025 года // Государственная служба. 2015. № 6. С. 66—68.
366. *Пивоварова Э.П.* О социализме с китайской спецификой // Материалы IX Международной научно-практической конференции «Восточное партнерство — 2013». Польша. «Nauka i studia». 2013. Т. 6. Экономические науки. С. 29—32.
367. *Пивоварова Э.П.* Результаты переосмысления теории социализма в КНР на «круглом столе» в Институте экономики РАН, посвященном теоретическому и идейному наследию А.П. Бутенко // Вестник научной информации ОМЭПИ. 2013. № 2. С. 190—191.
368. *Пивоварова Э.П.* Поиск путей решения главных проблем нового этапа экономической реформы в КНР // Сборник Центра социально-экономических исследований Китая ИДВ РАН «Китай на новом этапе экономической реформы». М.: Editorial — URSS, 2015. С. 26—30.
369. *Пивоварова Э.П.* Секрет социально-экономического успеха китайских реформ // Материалы XI Международной научно-практической конференции «Наука: теория и практика — 2015». Przemysl (Польша): Nauka i studia, 2015. С. 75—79.
370. *Пивоварова Э.П.* Китай вступает в «решающий» этап модернизации // Азия и Африка сегодня. № 8. 2015. С. 3—6.
371. *Пивоварова Э.П.* КНР: независимость в выборе «пути, теории и строя» // Новые аспекты социально-политического развития КНР. Ч. 1. М.: ИДВ РАН. 2015. С. 60—70.
372. *Пивоварова Э.П.* Суть китайских реформ // Новое интегральное общество. Общетеоретические аспекты и мировая практика. О. ЛЕНАНД -URSS. М., 2016. С. 137—152.

373. *Пивоварова Э.П.* Место социальных проблем в программе нормализации экономического развития КНР в 13 пятилетке // Проблемы Дальнего Востока. № 3. 2016. С. 79—81.
374. *Пиковер А.В.* Развитие информатизации в регионах Китая // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 608—649.
375. *Пиковер А.В.* Состояние информационной отрасли КНР и тенденции развития // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 173—188.
376. *Понкратова Л.А.* Трансграничные обмены и взаимодействие приграничных регионов России и Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. 99—115.
377. *Портяков В.Я.* О некоторых аспектах совершенствования российско-китайского стратегического партнерства // Развитие и углубление стратегического взаимодействия России и Китая. Доклады участников международной научной конференции. М.: ИДВ РАН, 2009. С. 146—158.
378. *Портяков В.Я.* Китай и Россия в Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 6. С. 52—61.
379. *Портяков В.Я.* Российско-китайская торговля: политико-экономический дискус // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVI / отв. ред.-сост. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 155—171.
380. *Портяков В.Я.* Российско-китайские отношения в 2008—2009 гг. // Доклады ИДВ РАН 2010. М.: ИДВ РАН. 2011. С. 73—78.
381. *Портяков В.Я.* Шэньчжэнь: социальные процессы и проблемы // Проблемы Дальнего Востока. № 3. 2015. С. 102—109.
382. *Портяков В.Я.* Эволюция и особенности международных отношений Китая в Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока». № 6. 2015. С. 4—12.
383. *Портяков В.Я.* Шэньчжэнь: этапы развития и эволюция функций // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 83—192.
384. *Портяков В.Я.* Россия и китайский проект «одного пояса, одного пути» // Мир перемен. 2016. № 1. С. 138—146.
385. *Портяков В.Я.* Интеграционные процессы в дельте реки Чжуцзян и роль Шэньчжэня // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 82—87.
386. *Портяков В.Я.* Zhao Lei. The Present and Future of China's Soft Power // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 6. С. 164—172.
387. *Портяков В.Я.* Внешняя политика Китайской Народной Республики в 2016 г. // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 4—13.

388. Прокапало О.М. Дальний Восток России: реализация программных мероприятий в 2010 году // Пространственная экономика. 2015. № 1. С. 152—165.
389. Пряничкин К.А. Вторая Панама // Коммерсант власть. 18.04.2015. С. 68—69.
390. Пылин А.Г. Внешнеторговые связи России со странами «поояса соседства» // Россия и новые государства Евразии (ИМЭМО). 2014, I (XIV). С. 5—17.
391. Пятаев М.В. Региональные эффекты проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей // Мир транспорта. 2016. Т. 14. № 3 (64). С. 132—141.
392. Романов М.В. Владивосток, Ляньюньган и евразийские трансконтинентальные экономические оси // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 38—42.
393. Романова Г.Н. Дальний Восток России Северо-Восточный Китай: торговые связи, транзит, транспортные коммуникации (20—30-е гг. XX в.) // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 5. С. 72—83.
394. Романова Г.Н. Железнодорожные коммуникации и международные транспортные коридоры во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // 60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР / Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2009. С. 250—252.
395. Романова Г.Н. Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2014. № 3. С. 88—89.
396. Рыскулов Д.М. Трансазиатский торговый путь // Экономические стратегии. 2015. № 6 (92). С. 36—38.
397. Саакян Ю., Савчук В. Железнодорожный транспорт: проблемы и решения // Экономист. 2014. № 3. С. 42—57.
398. Савченко А.Е. Между «желаемым» и «возможным»: особые экономические зоны на Дальнем Востоке в 1987—2015 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 83—92.
399. Самсонов Н.Ю., Крюков Я.В., Яценко В.А. О возможности участия капитала стран АТР в горнорудных проектах российского Дальнего Востока и Забайкалья // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 85—93.
400. Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис (Ч. 1) // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 1. С. 57—72; Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис (Ч. 2) // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 2. С. 20—31.
401. Сазонов С.Л. Мировой экономический кризис и железнодорожный транспорт Китая // Экономика КНР: меры по преодолению влияния мирового финансового кризиса. М.: ИДВ РАН, 2010. С. 114—122.
402. Сазонов С.Л. Развитие скоростного железнодорожного транспорта // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации: К 100-летию Синьхайской рево-

люции: Сборник тезисов XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 195—197.

403. *Сазонов С.Л.* Транспорт в годы 11-й пятилетки и планы развития отрасли до 2015 года // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2010—2011 гг. М.: ИД «ФОРУМ», 2011. С. 131—138.

404. *Сазонов С.Л.* Порядок и класс. Решение проблем городского транспорта в КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 3. С. 75—85.

405. *Сазонов С.Л.* Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) Китая // Экономика железных дорог. 2011. № 8. С. 82—92.

406. *Сазонов С.Л.* Планы руководства КНР по созданию нового поколения автомобилей на альтернативных источниках энергии // Транспорт на альтернативном топливе. 2011. № 5 (23). С. 42—45.

407. *Сазонов С.Л.* У Цзы (КНР). Скоростные поезда Китая: успехи, проблемы, уроки // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 1. С. 64—82.

408. *Сазонов С.Л.* Навстречу форуму АТЭС во Владивостоке // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 4. С. 163—168.

409. *Сазонов С.Л.* Развитие скоростного железнодорожного транспорта в КНР... М., 2011. С. 195—197.

410. *Сазонов С.Л.* К вопросу об обеспечении экономической безопасности российского евразийского транзитного потенциала // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. № 48 (237). С. 37—51.

411. *Сазонов С.Л.* Транспортный комплекс обеспечивает развитие экономики Китая // Информационные материалы (серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая). 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 108—122.

412. *Сазонов С.Л.* У Цзы (КНР). Демонтаж железнодорожной монополии в свете решений партийных форумов // Информационные материалы (серия Ж: Социально-экономическое положение современного Китая). 3-й пленум ЦК КПК 18-го созыва: горизонты реформ. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2014. С. 122—129.

413. *Сазонов С.Л.* Диверсификация источников финансирования транспортной отрасли КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 1. С. 64—77.

414. *Сазонов С.Л., Морозова В.С.* Способы и пути закрепления ведущего места России в евразийском транспортном коридоре // Вестник Забайкальского государственного университета. 2014. № 2 (105). С. 123—131.

415. *Сазонов С.Л., Петрунько К.А.* Перестройка управления железнодорожным транспортом КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 2. С. 63—73.

416. *Сазонов С.Л.* Роль транспортного комплекса КНР в ускорении социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. 2014. № 5. С. 86—92.

417. *Саонов С.Л.* Россия и Китай в евразийском транспортном коридоре (Часть 1) // *Азия и Африка сегодня*. 2014. № 8 (685). С. 12—19; Россия и Китай в евразийском транспортном коридоре (Окончание) // *Азия и Африка сегодня*. 2014. № 10 (687). С. 21—26.
418. *Саонов С.Л.* Развитие автомобильной промышленности КНР // *Автомобильная промышленность*. 2014. № 8. С. 37—40.
419. *Саонов С.Л., Каранетянц И.В.* Приоритеты китайских скоростей // *Мир транспорта*. 2014. № 4 (53). С. 78—87.
420. *Саонов С.Л.* Китайская программа развития производства автомобилей, использующих альтернативные источники энергии // *Автомобильная промышленность*. 2014. № 9. С. 37—39.
421. *Саонов С.Л.* Подводный тоннель под Бохайским проливом // *Гудок*. 04.03.2015.
422. *Саонов С.Л., Петрунько К.А.* Синьцзян превращается в важнейшее логистическое звено транспортной системы КНР // *Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации (VII Международная научно-практическая конференция)*. Чита: ЗабГУ, 2015. С. 142—156.
423. *Саонов С.Л.* Транспортная экспансия Китая // *Металлы Евразии*. 2015. № 3. С. 78—80.
424. *Саонов С.Л.* Геополитическая парадигма формирования евроазиатского транспортного транзитного коридора // *Информационные материалы (серия Г: Общество и государство в Китае в период реформ)*. Выпуск 22. Новые аспекты социально-политического развития КНР. Ч. 2. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 118—128.
425. *Саонов С.Л.* Скоростные железные дороги КНР // *Научное издание: Ученые записки отдела Китая. Выпуск 18 (45-я научная конференция «Общество и государство в Китае»)*. Том XLV. Ч. 2. М.: ИВ РАН, 2015. С. 609—619.
426. *Саонов С.Л.* Взаимовыгодное сотрудничество РФ—КНР в области транспорта // *Стратегический партнерский диалог между Россией и Китаем. Современное состояние, проблемы и предложения*. В 2 кн. Кн. 2 М.: ИД «ФОРУМ», 2014. С. 170—179.
427. *Саонов С.Л.* Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров // *Россия: тенденции и перспективы развития*. Вып. 10. Ч. 1 / *Материалы XV Международной научной конференции «Модернизация России: ключевые проблемы и решения»*. М.: ИНИОН РАН, 2015. С. 420—425.
428. *Саонов С.Л., У Цзы (КНР)*. Инфраструктуры «вытягивает» экономику Китая // *Китай на новом этапе экономической реформы*. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 172—180.
429. *Саонов С.Л., Петрунько К.А.* Стремительное развитие гражданской авиации КНР // *Китай на новом этапе экономической реформы*. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 180—189.



430. *Сазонов С.Л.* КНР и страны АСЕАН строят Евроазиатскую транспортную магистраль // Китай на новом этапе экономической реформы. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 245—254.
431. *Сазонов С.Л.* Роль транспорта в развитии Китая // Азия и Африка сегодня. 2015. № 1 (690). С. 20—25.
432. *Сазонов С.Л.* Синьцзян как важный транспортный узел на Северо-Западе Китая (Раздел 2.4. Западные районы Китая) // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 326—343.
433. *Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., УЦзы.* Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 47—58.
434. *Сазонов С.Л., Петрунько К.А., УЦзы.* Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 107—118.
435. *Сазонов С.Л., Петрунько К.А., УЦзы.* Многовариантность транспортной стратегии КНР // Азия и Африка сегодня. 2016. № 5 (690). С. 35—42.
436. *Сазонов С.Л.* Строительство «пояса и пути» — парадигма экономического развития Китая // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы»). М.: ИДВ РАН, 2016. С. 55—58.
437. *Сазонов С.Л.* Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР // Новый Шелковый путь и его значение для России М.: ИДВ РАН, 2016. С. 58—83.
438. *Сазонов С.Л.* Экономическая парадигма формирования «пояса и пути» // Стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» и роль ШОС в ее реализации / Материалы круглого стола. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 131—148.
439. *Сазонов С.Л.* Транспортный комплекс // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2014—2015 гг. М.: ИД «ФОРУМ», 2016. С. 176—184.
440. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо.* Диверсификация капиталовложений в транспортный комплекс КНР как новая модель стимулирования роста экономики // Политические процессы в условиях смены экономической модели / Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 91—100; *Сазонов С.Л., Уянаев С.В., Мясников В.С., Ломанов А.В., Давыдов А.С., Петровский В.Е., Виноградов А.О., Исаев А.С., Мокрецкий А.Ч., Антипов К.В., Сафронова Е.И., Жебин А.З., Локишин Г.М., Клименко А.Ф., Морозов Ю.В., Криворотов А.К., Портяков В.Я., Салицкий А.И., Томберг И.Р., Александрова М.В. и др.* Российско-китайские отношения на современном этапе. К 15-летию подписания Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между РФ и КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 5—43.

441. *Сазонов С.Л. Чэнь Сяо* Строительство инфраструктуры «пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 34—60.
442. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо, У Цзы.* Китайские электромобили завоевывают мировой рынок // Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации / Материалы Международной научно-практической конференции / отв. ред. А.Ю. Лавров. Чита: ЗабГУ, 2017. С. 201—210. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо.* Скоростные железные дороги КНР обогнали весь мир // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 287—297.
443. *Сазонов С.Л.* Центральноеазиатское направление транспортной стратегии Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXII / сост. отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 274—289.
444. *Сазонов С.Л.* Взаимодействие России и Китая в области транспорта // Современные российско-китайские отношения / под ред. С.Г. Лузянина (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой, И.В. Ушакова, Е.В. Белилиной. М.: ДеЛи плюс, 2017. С. 119—134.
445. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР).* Китай форсирует развитие автомобилей на новых источниках энергии // Материалы XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае». М.: ИВ РАН, 2017. Т. 47. № 22—1. С. 405—418.
446. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР).* Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально-экономического развития Китая // Материалы XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае». М.: ИВ РАН, 2017. Т. 47. № 22—1. С. 425—449.
447. *Сазонов С.Л., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР), Заключьминская Е.О.* Транспортный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 1. С. 60—71.
448. *Сазонов С.Л., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР), Заключьминская Е.О.* Транспорт — важнейший драйвер социально-экономического развития Китая // Экономика железных дорог. 2017. № 1. С. 72—77.
449. *Сазонов С.Л., Заключьминская Е.О., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР).* Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 82—94.
450. *Сазонов С.Л.* Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений / Проблемы взаимодействия двух стран в транспортно-инфраструктурной отрасли (Круглый стол в ИДВ РАН) / сост. А.С. Исаев // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. (в соавторстве с Исаевым А.С., Ломановым А.В., Гале-

новичем Ю.М., Давыдовым А.С., Виноградовым А.О., Замараевой Н.А., Уянаевым С.В., Лариным А.Г., Сафроновой Е.И., Мокрецким А.Ч.). С. 2—25.

451. *Сазонов С.Л., У Цзы, Чэнь Сяо*. Гражданская авиация — наиболее динамично развивающаяся отрасль транспортного комплекса КНР // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 297—308.

452. *Сазонов С.Л., Чэнь Сяо (КНР)*. Пассажирский транспорт КНР обеспечивает социально-политическую и экономическую стабильность в стране // Социально-политическая ситуация накануне XIX съезда КПК. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 369—380.

453. *Салицкий А.И., Тацый В.В.* Зарождение биполярности или солидерство? // Восток. 2012. № 3. С. 87—97.

454. *Сафронова Е.И.* Экономическая дипломатия Китая в Северо-Восточной Азии как фактор безопасности ШОС // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 96—116.

455. *Се Шуан*. Колоссальный потенциал местного сотрудничества // Китай. 2017. № 1 (135). С. 45.

456. *Се Чжэньчжэнь*. Российско-китайские отношения на современном этапе и перспективы их развития // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 29—40.

457. *Севастьянов С.В.* Новые проекты Азиатско-тихоокеанской интеграции и возможности российского участия // У карты Тихого океана / Материалы круглого стола «Азиатско-Тихоокеанское сообщество» К. Рада и «Восточноазиатское сообщество» Ю. Хатоямы: перспективы и препятствия для российского участия от 18 февраля 2010 г. 2010, Информационно-аналитический бюллетень ИИАЭ ДВО РАН № 14 (212). С. 17—31.

458. *Семенова Е.А.* Китай: поиск доступа к мировым интеллектуальным ресурсам // Аналитические обзоры РИСИ. М.: РИСИ, 2011. № 3. С. 3—8.

459. *Сергеев А.В.* Якутский вектор // Россия в АТР. 2015. № 4 (17). С. 26—27.

460. *Серебрякова Н.В.* Центральназиатская политика КНР как региональная проекция «теории гармоничного мира» // Мировые державы в Центральной Азии / сост. Л.Е. Васильев. М.: ИДВ РАН, 2012. С. 71—90.

461. *Сибирякова О.С.* Сычуань как лидер развития западных районов Китая // КНР: экономика регионов / отв. Ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 343—403.

462. *Сизикова В.* Китай сбавляет ход. Вторая по величине экономика мира сознательно ограничивает скорость развития // Россия в АТР. 2011. № 1 (18). С. 65.

463. Скоростной переход границы. Железной дороге нужны новые правила таможенного оформления // Гудок. 05.06.2017.

464. *Степанов А.С., Неуен М.М.* Экономическое и военное соперничество США, Китая и России в Центральной Азии // *Россия и Америка в XXI веке*. 2017. № 1. С. 9—14.
465. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране // *Железнодорожный транспорт*. 2015. № 12. С. 7—14.
466. *Сунь Чжуанчжи*. Двойной механизм // *Китай*. 2017. № 5 (139). С. 36—37.
467. *Тавровский Ю.В.* Шелковый путь обрывается у России. Главный проект XXI века будет обсуждаться в Пекине Владимиром Путиным, Си Цзиньпином и еще 20 президентами // *Независимая газета*. 12.05.2017.
468. *Тархов С.А.* Транспорт КНР // *БРЭ* (Т. 14). М.: БРЭ, 2009. С. 134—136.
469. *Теплоухова М.В.* Россия и международные структуры АТР: повестка дня для российского Дальнего Востока // *Индекс Безопасности*. 2015. Т. 16. № 1 (92). С. 87—104.
470. *Терентьева Т.Г.* КНР. Дальнейшее развитие стратегии «Выход за рубеж» // *Азия и Африка сегодня*. 2015. № 4. С. 11—17.
471. *Терентьева Т.Г.* Вывоз китайских прямых инвестиций: изменение приоритетов // *Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы»*. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 60—62.
472. *Терентьева Т.Г.* Итоги развития китайской стратегии «выхода за рубеж» в годы 12-й пятилетки // *Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов*. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 86—99.
473. *Титаренко М.Л.* Путь Китая и Восточноазиатского региона в будущее // *Доклады ИДВ РАН 2010*. М.: ИДВ. 2011. С. 4—5.
474. Там же.
475. *Титаренко М.Л., Ломанов А.В.* Политические и культурные аспекты стратегии становления Китая как великой державы // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. № 3. С. 17—29.
476. *Трифонов В.И.* Особенности внешнеполитического взаимодействия России и Китая на современном этапе // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. Вып. XVI / отв. ред.-сост. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 32—43.
477. *Тулохонов А.К., Зомонова Э.М., Дарбалаева Д.А.* Асимметрия социально-экономического развития приграничных территорий России и Китая // *Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития) / отв. ред. П.Я. Бакланов, А.К. Тулохонов*. Новосибирск: изд-во СО РАН, 2010. С. 429—445.

478. У Янь, Цюй Сун. Большой газ // Китай. 2017. № 9 (143). С. 30—33.
479. Усов П. Китайцы разогнались на Дальнем Востоке. Владивосток и Харбин может связать высокоскоростная магистраль // Гудок. 09.11.2017.
480. Уянаев С.В. Российско-китайские торгово-экономические отношения // Китайская народная республика: политика, экономика, культура. М., 2013. С. 229—238.
481. Уянаев С.В. Российско-китайское энергетическое сотрудничество: признаки нового уровня// // Китай в мировой и региональной политике: История и современность. Вып. 18. М., 2013. С. 277—296.
482. Уянаев С.В. Становление и эволюция российско-китайского стратегического партнерства// Стратегический партнерский диалог между Китаем и Россией. Современное состояние, проблемы и предложения. М.: ИД «ФОРУМ», 2014. С. 165—183.
483. Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 8—22.
484. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути Китая»: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XX. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 242—259.
485. Уянаев С.В. Трехстороннее взаимодействие «Россия—Индия—Китай»: десять лет после Владивостока (К итогам 14-й академической конференции РИК) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. 5. С. 12—19.
486. Уянаев С.В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России // Новый Шелковый путь и его значение для России. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 11—37.
487. Уянаев С.В. Трехстороннее взаимодействие «Россия—Монголия—Китай»: старт научного диалога // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 170—172.
488. Уянаев С.В. Россия—Монголия—Китай: активизация трехстороннего сближения (Итоги Второго форума Ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР) // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 6. С. 30—36.
489. Уянаев С.В. Инициатива «один пояс, один путь»: цели эволюция, структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. М., 2017. С. 9—18.
490. Уянаев С.В. О некоторых задачах ШОС в сфере безопасности в контексте китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 116—129.
491. Фань Сяньжун. Важная историческая веха долгосрочного партнерства // Китай. 2012. № 1. С. 21—23.
492. Фортыхина Е.А. Экологическая ситуация // КНР: экономика регионов / отв. ред. А.В. Островский / сост. П.Б. Каменнов. М.: Издательство МБА, 2015. С. 505—571.

493. Фу Чжихуань. Китайские железные дороги в XXI веке // Бюллетень ОСЖД. 2016. № 3. С. 15—21.
494. Харламова Ю.А. Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1 (10). С. 113—128.
495. Харламова Ю.А. Территориальная целостность российского государственного пространства политический анализ железнодорожного фактора // Вестник транспорта. 2016. № 5. С. 14—21.
496. Харченко М.П. Российско-китайское железнодорожное сотрудничество: от настоящего к будущему // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 275—287.
497. Хейфец Б.А. «Экономический пояс Шелкового пути» — новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 39—50.
498. Холоша М.В., Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал // Пространственная Экономика. 2015. № 2 (26). С. 178—181.
499. Ху Аньган. Путь китайской модернизации (1949—2014) // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 90—110.
500. Хуан Ливэй. Самая скоростная железная дорога в мире // Китай. 2015. № 9. С. 64—67.
501. Хэ Цзя, Чун Яту. Первые успехи АБИИ // Китай. 2017. № 2 (136). С. 21—23.
502. Цзун Хэ. Вызовы и шансы на железнодорожных рельсах // Китай. 2013. № 12 (98). С. 58—59.
503. Цзян Лу. Структура режима и развитие железных дорог: пример Китая // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию Синьхайской революции // Тезисы докладов XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» / рук. рабочей группы А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 211—217.
504. Цинь Бинь. Железная дорога меняет мир // Китай. 2017. № 5 (139). С. 44—47.
505. Чернова А.Ф. Основные этапы реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути» // Общество и государство в Китае // Материалы XLVII научной конференции «Общество и государство в Китае» / гл. ред. А.И. Кобзев. М.: ИВ РАН, 2017. С. 450—457.
506. Чжан Цзяньжун. Шансы и вызовы: Китай и Россия в трансформации системы международных отношений // Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100-летию Синьхайской революции // Материалы XIX Международ-

ной научной конференции «Китай, китайская цивилизация мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2011. С. 69—71.

507. *Чжан Юньпин*. Сотрудничество нового типа // Китай. 2017. № 5 (139). С. 26—29.

508. *Чжао Лэй*. «Пояс и путь» и два юбилея // Китай. 2017. № 11 (145). С. 37—39.

509. *Чжао Синь*. Международное сотрудничество в планах социально-экономического развития регионов России и Китая // Геополитический потенциал трансграничного сотрудничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона: колл. монография / науч. ред. А.Б. Волынчук; под общ. ред. Я.А. Фроловой. Владивосток, 2010. С. 195—208.

510. *Чжоу Тао*. Шелковый путь: возможности и будущее // Китай. 2016. № 12 (132). С. 41—43;

511. *Чжу Таотао*. Общие коридоры развития // Китай. 2017. № 5 (139). С. 38—39.

512. *Чжу Юй*. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 100—107.

513. *Чжун Юань*. Транспортная система Азия Европа // Открытый Китай (Open China). 2016. № 1. С. 123—126.

514. *Чубаров И.М.* «Урбанизация нового типа» — новый этап развития городской системы КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 83—96.

515. *Чубаров И.М.* Результаты государственной политики КНР в области урбанизации: по итогам 12-й пятилетки и перспективы до 2020 года // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 39—49.

516. *Чуванкова В.В.* Частное и индивидуальное предпринимательство — ключевой фактор развития экономики КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 75—83.

517. *Чуванкова В.В.* Развитие частного и индивидуального секторов экономики // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура 2014—2015. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 165—176.

518. *Чуванкова В.В.* Массовое инновационное предпринимательство — новый тренд в экономике КНР // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». М.: ИДВ РАН, 2016. С. 66—68.

519. *Чуванкова В.В.* Мелкий и средний бизнес в КНР: итоги 12-й пятилетки и перспективы развития до 2020 года // Итоги 12-й пятилетки (2011—2015 годы) и перспективы развития экономики КНР до 2020 года / отв. ред. А.В. Островский, сост. П.Б. Каменнов. М.: ИДВ РАН, 2017. С. 214—229.

520. *Чуфрин Г.И.* От СНГ к Евразийскому союзу // Россия и новые государства Евразии. 2015. IV (XIII). С. 15—24.
521. *Чэнь Фан, Е Фэн.* Во избежание «жесткой посадки» // Китай. 2012. № 7 (81). С. 32—35.
522. *Чэнь Юйчжун.* Неувядающая дружба между Китаем и Россией // Китай. 2017. № 1 (135). С. 20—22.
523. *Шиганова Ю.М.* Особенности регионального развития Китая на примере провинции Гуандун // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 6. С. 39—47.
524. *Щепин К.В.* Из черной зоны в голубую. Китай переходит на газ // Дыхание Китая. 2015. № 2 (14). С. 11—14.
525. *Щербаков Д.Н.* Энергетический сектор Китая: структура и проблематика // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 65—77.
526. *Щербаков Д.Н.* Нефтегазовый сектор Китая — проблемы и тенденции развития // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 90—100.
527. *Шлындов А.В.* Взаимодействие Российской Федерации и Китайской Народной Республики в рамках ШОС в сфере обеспечения мира, безопасности и стабильного развития стран-участниц // Проблемы обеспечения безопасности на пространстве ШОС. М.: Весь Мир, 2017. С. 150—164.
528. *Юй Чжочао.* Китайско-монгольские отношения переживают лучший период за всю историю // Россия и Китай. 2016. № 15. С. 26—28.
529. *Яковлев П.И.* ШОС заявляет о стабильности развития // Россия в АТР. 2014. № 4 (21). С. 42—45.
530. *Якунин В.И.* Транспортный потенциал Дальнего Востока ключ к его развитию // Россия в АТР. 2013. № 3 (08). С. 14—17.
531. *Ян Юйхэн.* Договор 2001 г. как правовая основа российско-китайского стратегического партнерства // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 22—35.
532. *Янь Яна, Гао Госинь.* Железная дорога изменила жизнь // Китай. 2015. № 7. С. 26—28.
533. *Яо Цзяньсинь.* Новые достижения в строительстве китайских железных дорог // Бюллетень ОСЖД. 2016. № 2. С. 11—13.

### Монографии, статьи, периодика на китайском языке

534. *Ай Сюэцзяо.* Вэйчудидэ чжунго цзинци (Китайская экономика не достигла дна). Ханчжоу, 2010. 185 с.
535. *Ань Хулинь.* Чжиду бяньцзянь чжуаньсин юй чжунго цзинци (Изменение модели развития и китайская экономика). Пекин, 2011. 250 с.
536. Башиньяндай чжунго цзинци вэньти (Проблемы экономики КНР в 1980-е годы). Пекин, 1980.



537. *Ван Гуаниэн*. Чжунго цзинци чжундэ вайшань тоуцзы (Иностранные инвестиции в китайской экономике). Шанхай, 2014. 213 с.
538. *Ван Дунцин*. Чжунгодэ цаньцзинь (Перспективы Китая) / под. ред. Фан Сяоюй. Пекин, 2010. 294 с.
539. *Ван Линь*. Цзяотун тунсюнь юй гоминь цзинци (Транспорт и народная экономика). Чунцин, 1987.
540. *Ван Луцзю*. Чжун э маои: 600 июаньдэ гань га «цзыюань цзяои» цзянбэй цзишусин чаньпин шойдай (Китайско-российская торговля: трудности с достижением оборота в 60 млрд юаней технологичные товары должны заменить «Обмен ресурсами») // Чжунго цзиньбао (Китайская газета по вопросам управления). 27.06.2011.
541. *Ван Сяогуан*. Тяочжэн цзинци цзэгоу чжуаньбянь фачжань фанши (Перестройка структуры экономики и модель развития). Чжэнчжоу, 2010. 231 с.
542. *Ван Хуэйтун*. Вайшань чжицэ тоуцзы цзай чжунго: вомэнь бисюй чжидао шэмэ (Прямые иностранные инвестиции в Китае: что нам необходимо знать). Чанчунь, 2014. 211 с.
543. *Вэй Миньцин*. Синь гунье лунь (О новой промышленности). Цзинань, 2014. 436 с.
544. *Гао Фуминь*. Чжунго Синьцзян юй чжунъя цюйюй цзинци хэцзодэ цзинци цзишу дуйцэ (Технико-экономический анализ экономического сотрудничества китайского Синьцзяна и стран Центральной Азии) // Элосы чжунъя дун оу шичан. Пекин, 2015. № 1. С. 16—19.
545. *Гун Вэй*. Тэлу кайчжань шанпинь цичэ юиньшудэ сикао (О перевозке машин железнодорожными дорогами) // Железнодорожный транспорт и экономика (铁道运输及经). 2017. № 2. С. 22—25.
546. Гунъюань 2000 няньдэ чжунго (Перспективы Китая в 2000 году). Пекин, 1984.
547. *Ди Пэйжу*. Чжили чжунго цун гайгэ дао гайгэ (Управление в Китае: от реформы к реформе). Пекин, 2010. 402 с.
548. Дунбэй цюйюй фачжань / под ред. Ху Сяошэна. Чанчунь, 2014. 202 с.
549. Дунбэй цюйюй фачжань (Цзилинь дасюэ) (Развитие региона СВА (Цзилиньский университет): Серия книг Чжунго дунбэйя диюань чжаньлюэ (Геополитическая стратегия Китая в СВА) / под ред. Лю Сюэляня. Чанчунь, 2006. 317 с.
550. Дунбэйя луньтань // Форум Северо-Восточной Азии. Цзилинь, 2000—2013.
551. *Е Вэйпин*. Гоцзя цзинци аньцюань динъя юй пинцзя чжибяо тиси цзай янцзю (Переосмысление понятия национальной экономической безопасности и оценки системы показателей) // Чжунго жэньминь дасюэ сюэбао, 2010, вып. 4. № 1. С. 93—98.

552. *Е Цзинь*. Гунчэн цзинци фэнсянь гуаньли фэньси цзи фанфань (Анализ и предотвращения управления рисками в инженерной экономике) // Журнал инженерного железнодорожного транспорта (铁道工程学报). 2017. № 1. С. 124—128.
553. Жэньминь тэдаобао. Железнодорожный транспорт. Пекин. 2000—2016.
554. *Инь Шусянь*. Вайшан чжицзе тоуцзы юй цзинци цзэнчжан (Прямые иностранные инвестиции и экономический рост) // Чжунян цайцзин сюэюань сюэбао (Вестник финансовой академии при правительстве КНР). 2009. № 2. С. 23—28.
555. Кайфан чжунго: гайгэдэ 30 нянь цзии (Открытый Китай: Осмысление 30 лет реформ) / Ред. газеты «Цзинци гуаньчабао». Пекин, 2008. 313 с.
556. *Куан Цянь, Хуан Икуй*. Цун бицзю юши кань чжун э маоидэ цяньцзин (О перспективах китайско-российской торговли с учетом сравнительных преимуществ) // Тэцзюй цзинци (Экономика особых зон). 2011. № 3. С. 108—112.
557. *Ли Вэйцзин*. Чжунго цзюгун тичжи гайгэ (Реформа транспортной системы Китая). Пекин, 2014. 298 с.
558. *Ли Кэ, Чжао Фан*. Цуцзинь чэншицюнь цзинци фачжань дэ чжунсяо чэнши дунцэцзу лэчэ кайсин фанан яньцзю (Исследование проекта эксплуатации скоростных поездов в малых и средних городах для содействия общему развитию экономики в городах) // Исследование экономики железнодорожного транспорта (铁道经济研究). 2017. № 1. С. 15—19.
559. *Ли Фэнлинь*. Чжунгэ гуаньси юй цзюйюй цзинци фачжань (китайско-российские отношения и развитие региональной экономики) // Сиболия яньцзю (Сибирские исследования). 2015. № 4 (32). С. 24—33.
560. *Ли Цинвэй*. Синь чантайся тэлу юньшу сян сяньдай улю чжуаньсин фачжань дэ луцзин (Трансформация обычного железного транспорта в современный логистический вид транспорта) // Железнодорожные грузоперевозки (铁道货运). 2017. № 12. С. 5—8.
561. *Ли Цзунвэнь, Чжун Цяньбао*. 21 шицзи чжунго фачжань чжаньлюэ (Экономическая стратегия Китая в XXI веке). Пекин. 2003. 315 с.
562. *Ли Чжэньфу*. Бэйцзи хансяньдэ Чжунго чжаньлюэ фэньси (Анализ китайской стратегии морских путей в Арктике) // Чжунго жуанькэсюэ. 2009. № 1. С. 1—7.
563. *Ли Шэньмин*. Цюаньцюхуа бэйцзинсядэ чжунго гоцзи чжаньлюэ (Международная стратегия Китая в условиях глобализации). Пекин, 2011. 588 с.
564. *Ли Юйсинь, Ван Хайянь*. Чжунго Синьцзян юй чжоубяньдэ гоцзя цзюйюй цзинци хэцзо (Экономическое сотрудничество Синьцзяна с соседними странами). Урумчи, 2010. 269 с.
565. *Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу*. Чжунгодэ циици: фачжань чжаньлюэ юй цинци тичжи гайгэ (Китайское чудо: стратегия развития и реформа экономической системы). Пекин. 2000. 243 с.

566. *Линь Чжунхун, Ян Ин, Тянь Ямин.* Цун цзинху гаотэ кань гаотэ цзинци дэ чжуня цзоюн (Рассмотрение важной роли экономики высокоскоростного железнодорожного транспорта из высокоскоростной дороги Пекина—Шанхай) // Исследование экономики железнодорожного транспорта (铁道经济研究). 2017. № 1. С. 1—4.
567. *Ло Бу.* Цзуйюй фачжань чуаньсинь лу (Теория новаторства регионального развития). Пекин, 2015. 127 с.
568. *Лу Синь.* Чэнши гуйдао цзюатун фачжань (Развитие городского рельсового транспорта) // Исследование проблем городского рельсового транспорта (城市轨道交通研究). 2017. № 2. С. 75—77.
569. *Лу Чуньфан.* Тэлу цзяньшэ сяну кайгун баочжуньхуа шицзянь юй чуаньсинь (Практика и инновации в стандартизации железнодорожного строительства) // Журнал инженерного железнодорожного транспорта (铁道工程学报). 2016. № 08, С. 1—7.
570. *Лю Хуэйжун, Дун Юэ, Хоу Ицзя.* Юридический подход к защите Арктической экспедиции и соответствующих прав и интересов Китая // Чжунго хайян дасюэ сюэбао (Циндао). 2010. № 6. С. 28—31.
571. *Мо Цзыгуан.* Чжунго чулу. Цюаньшо чжайу вэйцзи юй чжунго индуй цэлюэ (Перспективы для Китая. Глобальный долговой кризис и китайская стратегия) / под ред. Лю Юаньши. Пекин, 2010. 430 с.
572. *Пань Шу.* Ляонин юй элосы юаньдун хэ сиболия дошой нэньюань хэцзо дуйцэ юй цзяньи (Ответные меры и рекомендации по энергетическому сотрудничеству между провинцией Ляонин и российским Дальним Востоком и Сибирью) // Цзиньин гуаньличжэ (Журнал предпринимателя). 2011. № 4. С. 144—145.
573. *Син Гуанчэн.* Шанхай хэцзоцзучжи яньцзю (Исследование Шанхайской организации сотрудничества). Чанчунь, 2007. 324 с.
574. *Синьцзян коуань юньсин цинкуан цзунхэ фэньси* (Анализ грузовых и пассажирских потоков на контрольно-пропускных пунктах СУАР) // Синьцзян вайши / Урумчи, 2015. № 4. С. 14—18.
575. *Синь шицзедэ чжунэ гуаньси* (Китайско-российские отношения в новом веке) / под ред. Цзян И. Пекин, Шицзе чжиши, 2009. 367 с.
576. *Су Жуцзи.* Чжунго цзинци чжоуци бодун яньцзю (Исследование циклических колебаний экономики Китая). Пекин, 2007. 209 с.
577. *Су Фэнлин, Ян Фан.* Чжунэ бяньцзин маоидэ гоцюй, сяндай юй вэйлай (Китайско-российская приграничная торговля: прошлое, настоящее и будущее) // Сиболия яньцзю (Сибирские исследования). 2006. № 6 (33). С. 46—73.
578. *Сун Куй.* Элосы цичэ шичан цзошицици дуйцэ (Ориентиры и тенденции развития автомобильного рынка России) // Элосы чжунья дуньюу шичан (Рынок Центральной Азии и Восточной России). 2007. № 1. С. 45—48.

579. *Ся Бинь, Чэнь Даофу.* Чжунго цзиньтун чжанлюэ 2020 (Финансовая стратегия Китая 2020). Пекин, 2011. 462 с.
580. *Сяо Пэйцин, Тань Чжэу.* Чжэнси гаотэ ладун чжоусибу куайсу фачжань (Высокоскоростная дорога Чжэнси стимулирует быстрое развитие центральных и западных районов Китая) // Исследование экономики железнодорожного транспорта (铁道经济研究). 2016. № 02. С. 32—37.
581. *Тан Линтао, Цю Ливэй, Чжан Голин.* Чэнши гуйдао цзяотундэ жэньсинхуа шэцзи (Исследование транзитных перевозок городскими железными дорогами) // Городской железнодорожный транспорт (城市轨道交通研究). 2016. № 07, С. 109—115.
582. Тэдао чжиши (Железнодорожный транспорт). Пекин. 2005—2016.
583. Тэдао юньшу юй цзинцзи (Железнодорожный транспорт и экономика). Пекин. 2004—2016.
584. Тэлу гунчэн цзяньшэ чжюяо цайляо цзягэ синьси (Информация о ценах на материалы для капитального строительства железной дороги) // Железнодорожная инженерная технология и экономика (铁路工程技术与经济). 2016. № 05. С. 43—61.
585. *Тян Ямин, Цуй Вэн, Цзинь Ханьбо.* Сибу тэлу фачжань цзичжи цзи чжэнцэ яньцзю (Исследование механизма развития железных дороги в западном регионе) // Исследование экономики железнодорожного транспорта (铁道经济研究). 2016. № 6. С. 9—13.
586. Тяньшуй чжи пинлян тэлу кайтун юньин (Железная дорога Тяньшуй—Пинлян начинает работать) // Железнодорожные инженерные технологии и экономика (铁路工程技术与经济). 2016. № 2, С. 35—48.
587. *У Шаобинь, Гао Ли.* Чжунэ бяньмао улюдэ тэчжэн хэ фачжань (Особенности и перспективы развития логистики в китайско-российской приграничной торговле) // Улю кэцзи (Наука и техника логистики). 2014. № 6. С. 29—33.
588. *Фу Цзини.* Чанша чжундису цзыфу куайсянь кайтун шиюйньин (На низкоскоростной магнитной линии в Чанша начинается экспериментальная работа) // Городской железнодорожный транспорт (城市轨道交通研究). 2016. № 6. С. 116—117.
589. *Хань Исинь.* Цун бицзяо юши дао цзинчжэн юши (От сравнительного преимущества до конкурентного преимущества) // Цзинцзи яньцзю (Журнал экономических исследований). 2013. № 6. С. 17—21.
590. *Ху Аньган.* Чжунго цзюэци чжилу (Путь возвышения Китая). Пекин, 2007. 395 с.
591. *Ху Аньган.* Чжунго чжэнчжи цзинцзи шилунь 1949—1976 (Очерки политической и экономической истории Китая). Пекин, Цинхуа дасюэ, 2008. 624 с.

592. Хунгуань цзинцзи ланьпишу. Цзинцзи цзэнчжан баогао 2009—2010 (Синяя книга макроэкономики) // Доклад об экономическом росте в период 2009—2010 гг.) / под ред. Чжан Пина. — Пекин, 2010. 440 с.
593. Хунци. Пекин, 1980—1990.
594. Цзинцзи гуаньли (Экономическое обозрение). Пекин, 2005—2015.
595. Цзинцзи жибао (Экономическая газета). Пекин, 2000—2016.
596. Цзинцзи ланьпишу. Чжунго цзинцзи синши фэньси юй юйцзэ (Синяя книга по экономике. Анализ и прогноз положения в экономике Китая) / гл. ред. Лю Гогоуан, Ван Лолинь, Ли Цзинвэй. Пекин: 2005—2009.
597. Цзинцзи тичжи гайгэ (Реформа экономической системы). Чэнду. 2005—2015.
598. Цзинцзи яньцзю (Журнал экономических исследований). Пекин. 2000—2015.
599. Цзиньжун вэйцзи хоудэ чжунго цзинцзи (Экономика Китая после валютного кризиса) / под ред. Чжан Вэйин. Шанхай, 2010. 299 с.
600. Цзягэ лилунь юй шисянь (Теория и практика ценообразования). Пекин. 1982—2016.
601. *Цзян Гуйши, Яо Дасюэ, Ван Тай*. Цюаньшоухуа юй ячжоу сяньдайхуа (Глобализация и азиатская модернизация). Пекин, 2005. 492 с.
602. Цзяотун юньшу цзинцзи, юдянь цзинцзи (Экономика транспорта и связи). Пекин. 1995—2009.
603. Цичэ юньшу (Автомобильный транспорт). Пекин. 2005—2015.
604. Цюань цюши 2025. Чжуаньсиндэ шицзэ (Глобальные тенденции к 2025 году. Изменяющийся мир). Пекин, 2009. 305 с.
605. Цюйчэн юй чэнши цзинцзи (Региональная и городская экономика). Пекин. 2005—2015.
606. Цянго чжилу: Чжунго гайгэбужэнь 30 нянь (Путь сильного государства: 30 лет китайской реформы). Пекин, 2008. 417 с.
607. *Чжан Айцзюнь*. Лунь чжунго тэсэ шэхуэйчжуи даолу (О социалистическом пути с китайской спецификой // Ляонин шифаньдасюэ сюэбао (шэхуэйкэсюэ бань). 2008. № 4. С. 12—19.
608. *Чжан Сяодун, Кан Фуцюань*. Гунлу чжичао бэйцзинся тэлу шанпинь пичэ улю фачжань дуйцэ таньтао (Дискуссия о соотношении железнодорожной логистикой и автомобильными перевозками) // Железнодорожный транспорт и экономика (铁路运输及经济). 2017. № 3. С. 22—28.
609. *Чжан Цзюнь*. Дундун чжунго цзинцзи (Учиться пониманию китайской экономики). Пекин, 2007. 232 с.
610. *Чжан Цзинь*. Чжунго тэдао кэсюе яньцзююань 2016 няньду кэцзи чэнго цзяньцзе (Краткое введение в научно-технические достижения Китайского на-

учно-исследовательского института железных дорог в 2016 г.) // Китайская наука о железных дорогах (中国铁道科学). 2017. № 1. С. 8—15.

611. Чжан Юйлин. Гэй чжунго цзинци бамай (Проверка пульса китайской экономики). Пекин, 2007. 245 с.

612. Чжаньлюэ юй бяньгэ (Стратегия и инновации) / под ред. Си Юньминя. Пекин, 2009. 160 с.

613. Чжоу Мучжи. Чжунго цзинци лунь: цзюэцидэ цзичжи юй кэти (Китайская экономика: механизмы и проблемы роста). Пекин, 2008. 308 с.

614. Чжоу Сяоху, Ян Хунвэй. Сычоу чжилу цзинцидай цюйюй цзинци юй улю фачжань оухэ пинци цзи кунцзянь фэньси (Оценка и пространственный анализ региональной экономики и развитие логистики в проекте «Экономического пояса Шелкового пути») // Железнодорожный транспорт и экономика (铁路运输及经济). 2017. № 1. С. 28—35.

615. Чжао Чэнь, Шихуэй, Чжу Цзичжан. Тэлу хоюнь шичан цзинци чжишу гоцзянь юй инюн (Построение и применение индекса рынка железнодорожных перевозок) // Китайские железные дороги (中国铁路). 2017. № 2. С. 36—41.

616. Чжуанбянь цзинци цзэнчжан фанши (Модель роста переходной экономики) / под ред. Ван Чжэньчжуна. Пекин, 2013. 426 с.

617. Чжунго 2020: цзинци, цзишу, шзхуэй, вэньхуа, шэнтай дэн фанмяньдэ фачжань цяньцин (Китай в 2020 году: перспективы в области развития экономики, техники, социальной, культурной и экологической обстановки) / под ред. Ли Чэньсюня. Пекин. 2001. 324 с.

618. Чжунго гайбянь шицзэ (Китай меняет мир) / под ред. Мэнь Хунхуа, Жэнь Сяо. Ханчжоу, 2009. 281 с.

619. Чжунго гайгэдэ дзюйши (Достижения и потери китайской реформы) / под ред. Хэ Цинляна, Чэн Сяонуна. Сянган, 2007. 462 с.

620. Чжунго гунлу (Дороги Китая). 2005—2016.

621. Чжунго иньни тэлу хэцэо сяну яцзяда чжи ваньлун гаосу тэлу чжэнши кайгун (Официально стартовал китайско-индонезийский проект строительства скоростной железной дороги Джакарта-Бандунг) // Китайские железные дороги (中国铁路). 2016. № 2, С. 80—83.

622. Чжунго кэчисюй фачжань чжанлюэ баогао (Стратегия устойчивого развития Китая) / гл. ред. Лу Тунсян. Пекин, 2015. 328 с.

623. Чжунго синвэнь чжоукань (Китайские новости). Пекин. 2008—2016.

624. Чжунго тэлу синьси цзишу чжунсинь чэнго цзэшао. (Обзор достижений информационного технологического центра китайских железных дорог) // Журнал железнодорожной транспортной науки (铁道学报), 2017. № 3 С. 129.

625. Чжунго ханкун шибао (Авиация Китая). Пекин. 2005—2015.

626. Чжунго хэюнь (Речной транспорт). Пекин. 2000—2015.

627. Чжунго цзинци вайцзяо (Экономическая дипломатия Китая) / под ред. Чжу Чуньфу. Пекин, 2008. 336 с.
628. Чжунго сяндайдэ цинци гоцихуа цинчэн (Процесс интернационализации современной китайской экономики) / Пекин, 2014. 256 с.
629. Чжунго цинци тичжи гайгэ (Реформа экономической системы Китая). Пекин. 2000—2015.
630. Чжунго цинци тичжи гайгэ 30 нянь (30 лет реформы экономической системы в Китае) / под ред. Вэй Лицзюня. Пекин, 2008. 372 с.
631. Чжунго цинци цзэнчжан цяньянь (Передовые теории экономического роста Китая) / под ред. Чжан Пина. Пекин, 2013. 453 с.
632. Чжунго цихуа гуаньли вэньти (Вопросы планового управления Китая). Пекин. 2008. 297 с.
633. Чжунго цзуйбэй гаотэ хачи гаотэ кайтун юньин чжоунянь (Самая северная скоростная железная дорога Китая — первая годовщина работы) // Журнал железнодорожного транспорта (铁道学报). 2016. № 9. С. 85.
634. Чжунго цзуймэй гаотэ хэфу тэлу аньхуйдуань гунчэн гайлань (Обзор проекта китайской самой красивой высокоскоростной железной дороги — Анхуэй—Хэфу) // Китайская железная дорога (中国铁路). 2016. № 7. С. 1—8.
635. Чжунго цюйюй цинци фачжань баогао 2009—2010 (Доклад о развитии региональной экономики Китая 2009—2010) / под. ред. Ци Бэньчао. Пекин, 2010. 416 с.
636. Чжунго шису 350 км гаохань цзунхэ цзяньцэ лэчэ сясянь (Китайский высокоскоростной поезд со скоростью 350 км проходил комплексный тест при низких температурах) // Журнал железнодорожный транспорт (铁道学报). 2016. № 5, С. 25—31.
637. Чжунго юй шицзе цинци фачжань баогао 2010 (Доклад о развитии китайской и мировой экономики 2010) / под ред. Ван Чжаншэна. Пекин, 2010. 416 с.
638. Чжунго юй шицзе цинци фачжань баогао 2011 (Доклад о развитии мировой экономики и экономики КНР 2011) / гл. ред. Ван Чжаншэна. Пекин, 2011.
639. Чжунъя чжэнцзюй: цзоуши вэй мяо (Развитие политической обстановки в Центральной Азии: сложности в методологии и анализе) / гл. ред. Пань Чжипин. Урумчи, 2014. 395 с.
640. Чжун-Э-Мэй цзай чжунъя: хэцзо юй цзиньчжэн (Китай, Россия и США в Центральной Азии: сотрудничество и соперничество) / под ред. Чэн Юй. Пекин, 2007. 525 с.
641. *Чжэнь Юньянь*. Чжунго моши, цзиньянь юй куныцзюй (Китайская модель, опыт и трудности). Ханчжоу, 2010. 250 с.

642. *Чэн Вэньцзин*. Чжунго лиюн вайцзы 30 нянь хуэйгу (Обзор использования Китаем зарубежных инвестиций за 30 лет) // Чжунго вайцы (Зарубежные инвестиции Китая). 2015. № 5. С. 17—22.
643. *Чэн Лэн*. Вого цзинци чжоуци цзэдуань юй чисюй фаньжун (Фазы циклов экономики нашей страны и устойчивое процветание). Пекин, 2007. 293 с.
644. *Чэнь И*. Тэлу юньшу шоужу гуаньли (Управление доходами железнодорожного транспорта). Пекин, 2015. 265 с.
645. *Чэнь Шу*. Чжунхуа жэньминь гунхэго 60 нянь (60 лет КНР). Пекин, 2009. 221 с.
646. *Ши Юаньчао, Чэнь Чэн*. «Хуляньван +» бэйцзинся тэлу хоюнь инсяоде фачжань цэлюэ) Стратегия развития железнодорожного грузового маркетинга в контексте «Интернет+») // Железнодорожные грузоперевозки (铁道货运). 2016. № 12. С. 9—13.
647. Шуйюнь гуаньли (Управление водным транспортом). Пекин. 2000—2016.
648. Элосы дуноу чжунья гоцзя фачжань баогао 2008 (Развитие России, Восточной Европы и Центральной Азии в 2008 г.) / под ред. Син Гуанчэна. Пекин. 2009. 143 с.
649. *Юй Гочжэн*. Чжунго бяньцзин маои дили (География пограничной торговли Китая). Пекин, 1997.
650. *Янь Жолин*. Чжунго цзинци чжуаньгуйчжундэ гою ши чунгоу (Восстановление государственных предприятий в переходный период китайской экономики). Пекин, 2008. 434 с.
651. Ятай яньцзю луньтань (Азиатско-тихоокеанский форум). Тайпэй (Taipei), 2014. 243 с.

### Монографии, статьи на английском языке

652. \$13b Gas Supply Line Under Way. Work begins on eastern section of China's largest energy project // *China Daily* / February 2, 2015. 10—16.
653. A plan is born. China is one of the few countries that formulate a plan pertaining to economic and social development every five years // *Beijing Review* / September 16, 2010, Vol. 53. № 37. P. 32—33.
654. ADB (Asian Development Bank). Technical Assistance // *People's Republic of China: Railway Passenger and Freight Policy Reform Study*. November, 2015. P. 34—46.
655. An Overview of China's Transport Sector in 2007 Final Report (The World Bank Report). Washington: The World Bank Publication, 19 December 2008. 178 p.
656. APEC Energy Demand and Supply Outlook 2010. Projections to 2030 // *Economy Review*. 2011. № 3. P. 14—22.



657. *Asil Gezen*. Going intermodal. China Railways gets into the business of intermodal container transport // *The China Business Review* / July—August 2013, Vol. 32. № 4. P. 8—16.
658. *Batisse F.* Le trafic de masse, atout du chemin de fer // *Rail International* / Juin—Juillet 2015. P. 23—29.
659. *Bessant Dennis*. Mitigating Supply Chain Risks. Companies can take simple steps to reduce interruptions to supply chains during natural disasters // *The China Business Review* / September—October 2015, vol. 35. № 5. P. 26—29.
660. *Bharat Dahia*. 21<sup>st</sup> Century Asian Cities: Unique Transformation, Unprecedented Challenges. The UN's debut report on Asian cities provides a compelling portrait of their achievements, but also how far they must go to address a host of problems // *Global Asia* (a journal of the Asia Foundation) / Spring 2012, Vol. 7. № 1. P. 96—104.
661. *Boosting Green Cars*. The State Council said on April, 2012 that the country will move faster to develop its energy-saving and new-energy vehicle industry to ease pressure on resources and the environment // *Beijing Review* / April 26, 2014, Vol. 55. № 17. P. 6.
662. *Boosting Private Investment*. Since China's transport, railway and health ministries issued guidelines in April, 2012 to permit private capital to enter those sectors, the banking sector and state-owned enterprises have joined the drive // *Beijing Review* / June 7, 2012, Vol. 55. № 23. P. 6.
663. *Borokh O.* From Western knowledge to “Chinese economics”: views of Wang Yanan in the 1930s-1940s // 21<sup>st</sup> Biennial Conference of the European Association for Chinese Studies. St. Petersburg: NP-Print, 2016. (Борох О.Н. От западного знания к «китайской экономической науке»: взгляды Ван Янаня в 1930-е -1940-е годы)// Сборник тезисов докладов 21-й бьеннале конференции Европейской ассоциации исследований Китая. Санкт Петербург, 2016. pp. 130—131.
664. *Bradley A. Feuling*. China Supply Chain Development. China's supply chain landscape is changing dramatically, and companies should note developments in inventory, logistics, and capacity management // *The China Business Review* / September—October 2011, Vol. 35. № 5. P. 20—25.
665. *Brown A.J.* Introduction to the World Economy/ Edinburg: Taylor & Francis, 2015. 214 p.
666. *Chen Limin*. Taking stock. The growing logistic sector has some ground to cover // *China Daily*. October 1, 2009.
667. *Chen Ran*. More than a Sport. Qindao is well on its way to claiming the title of Sailing City in the post-Olympic era // *Beijing Review* / September 24, 2012, Vol. 52. № 38. P. 18—19.
668. *Chen Xingwei*. Basic Facts on Various Development Zones in the Border Provinces and Regions of China // *Policy and Management Mechanisms for Economic*

Development Areas. Urumqi: Xingjiang Uygur Autonomous Region. PRC. 22—24 August. 2015. P. 46—53.

669. *Cheng Baozhi*. Arctic Aspirations. The world community needs to improve the governance of the North Pole for the benefit of all // *Beijing Review* / August 25, 2011, Vol. 54. № 34. P. 14—15.

670. *Cheng Erfu, Xin Xiangyang*. Fundamental elements of the China model // *International Critical Thought* (Routledge, Taylor&Francis Group) / March 2016, Vol. 1. № 1. P. 2—10.

671. *Chesnokov A.* New Challenges Test Pipe Makers // *Pipelines* / 12/1 December 2014/January 2015. P. 30—35.

672. *Chia Siow Yue, Lee Tsao Yuan*. Subregional Economic Zones: a New Motive Force in Asia-Pacific Development // Paper presented at the 20<sup>th</sup> Pacific Trade and Development Conference. Washington, September 2015. Washington, 2016. 32 p.

673. *Chiemi Hayashi, David Gleicher*. Asian Governance in a Hyperconnected World. A World Economic Forum report sheds light on the challenges that policy makers in Asia should prepare for in coming years // *Global Asia* (a journal of the Asia Foundation) / Spring 2015, Vol. 7. № 1. P. 76—81.

674. China Finally Hikes Gas Prices After Months of Speculation // *International Oil Daily*, 2 June 2010.

675. China: The Transport Sector (The World Report 2014). Washington: The World Bank Publication, 2015. 278 p.

676. China's Energy Strategy Advances in Myanmar // *Petroleum Economist*. August 2012. P. 26.

677. China's Industrial Subsidies Study: High Technology. The Report // *Trade Lawyers Advisory Group*. Vol. 1, 2014. P. 37.

678. Chinese Auto Data: China produced 9.34 million automobiles in 2008. Top Five Auto Manufacturers in 2008 // *Beijing Review* / June 25, 2013, Vol. 52. № 25. P. 32—33.

679. Chinese Unconventional Gas faces Long and Winding Road // *International Oil Daily*, August 5, 2010.

680. *Chungly Lee*. The ASEAN-Way and Multilateralism in the Asia-Pacific Region // *Asia-Pacific Forum*. Center for Asia-Pacific Area Studies RCHSS, Academia Sinica, Taipei, Taiwan / March 2014. № 55. P. 1—24.

681. Country report on China's Participation in Greater Mekong Subregion Cooperation // *Beijing Review* (Documents) / January 5, 2012, Vol. 55. № 1. P. 1—16.

682. *Cristofferen G.* China and the Asia-Pacific: Need for a Grand Strategy // *Stanford: Hoover Institution Press*, 2011. P. 1079—1094.

683. *Dai Ruogu*. An Overview of the Regional Situation in Southeast Asia in the First Half of 2010 // *International Strategic Studies*. China Institute for International Strategic Studies, Serial № 98, October 2010. № 4. P. 58—63.

684. *Dai Ruogu*. Observation on East Asia Cooperation // International Strategic Studies. China Institute for International Strategic Studies, Serial № 94, October 2013. № 4. P. 73—80.
685. *Dai Xu, Huang Zhiling*. Sichuan-Tibet railway project delayed // China Daily / September 3, 2017.
686. *Daniel Ikenson*. A Defining Moment? White House's decision to impose prohibitive tariffs on Chinese tires puts Sino-U.S. relations to the test // Beijing Review / September 24, 2013, Vol. 52. № 38. P. 15.
687. *Ding Wenlei*. Auto alternatives. China counts on development new-energy vehicles to maintain its auto-market leadership // Beijing Review / December 9, 2010, Vol. 53. № 49. P. 30—31.
688. *Ding Wenlei*. Redemption on Wheels. China's largest motorcycle producer shifts gears to compact car manufacturing // Beijing Review / June 25, 2009, Vol. 52. № 25. P. 29.
689. *Dwight H. Perkins, Thomas G. Rawski*. Forecasting China's Economic Growth to 2025. How fast China grows in the next twenty years has implications for the rest of the world // The China Business Review / November—December 2014, Vol. 35. № 6. P. 34—41.
690. *Firth G*. Critical Eye on NINGBO. Home to China's best natural deep-water port, Ningbo has other advantages to offer foreign investors // The China Business Review / July-August 2014, Vol. 32. № 4. P. 32—35.
691. Freight Transport on the Rise // The China Business Review / September-October 2014. P. 34—35.
692. Global Risks 2015. A Global Risk Network Report. Geneva: World Economic Forum, 2015. 58 p.
693. *Goldstein A*. The Diplomatic Face of China's Grand Strategy: A Rising Power's Emerging Choice // The China Quarterly / December 2014. № 168. P. 855—864.
694. *Guo Jiaofeng, Gao Shiji, Han Jingkuan, Ma Yongsheng, Zhao Wenzhi, Kang Yuzhu, Tong Xiaoguang, Jin Zhijun, Hao Fang*. Research Team on «Development of China Natural Gas Industry (2016)», Research Institute of Resources and Environment Policies, DRC. China's Natural Gas Industry: Strategic Position and Policy Options (Special Issue No. 47, 2016). URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content\\_28323382.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content_28323382.htm).
695. *Guo Jiaofeng, Gao Shiji, Cai Shenghua, Bai Yanfeng & Ling Yun*. Research Team on «Natural Gas Coordinated Development Strategy for Beijing-Tianjin-Hebei Region», Research Institute of Resources and Environment Policies, DRC. Establish Futures Market to Promote the Market-based Reform of China's Natural Gas Price (Research Report No. 27, 2017 (Total 5102), 2017-3). URL: [http://english.people.com.cn/m/drc/2017-04/05/content\\_28798377.htm](http://english.people.com.cn/m/drc/2017-04/05/content_28798377.htm).

696. *Guo Jiaofeng, Gao Shiji and Hong Tao*. Research Team on «Strategies for Beijing-Tianjin-Hebei Coordinated Natural Gas Development». Research Institute of Resources and Environment Policies. DRC Coordinated Natural Gas Development for Beijing, Tianjin and Hebei: Necessities, General Requirements and Main Tasks (Research Report No.4, 2016/2017-01-11). URL: [http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/17/content\\_28245954.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/17/content_28245954.htm).

697. *Harris John C*. China set to become the world's third largest market for natural gas // *Petroleum Economist*. October 2014. P. 8.

698. *Hou Weili*. Riding on a Green Dream. Despite cost-saving and environmental advantages, new-energy vehicles battle on to go mainstream // *Beijing Review* / November 1, 2012, Vol. 55. № 44. P. 34—35.

699. *Higashi N*. Natural Gas in China. Market Evolution and Strategy // International Energy Agency. Working Paper Series. Paris: 2014. 105 p.

700. *Hu An'gang*. Success Comes from Political System. Exploration of a China-style development path has paid off // *Beijing Review* / July 14, 2011, Vol. 54. № 28. P. 24—26.

701. *Hu Yue*. Better Late Than Never. China has started a long-anticipated overhaul of its oil pricing and taxation system // *Beijing Review* / April 9, 2012, Vol. 52. № 14. P. 30.

702. *Hu Yue*. Building a New Silk Road. The first China-Eurasia Expo attempts to boost economic ties between west China, Asia and Europe // *Beijing Review* / September 15, 2014, Vol. 54. № 37. P. 30—31.

703. *Hu Yue*. Derailed Hopes. The devastating Wenzhou train crash has a mixed impact on the Chinese economy and industries associated with high-speed trains // *Beijing Review* / August 18, 2011, Vol. 54. № 33. P. 28—29.

704. *Hu Yue*. Roaring on. The economy of Xinjiang basks on the glow of an industrial diversification campaign // *Beijing Review* / June 11, 2009, Vol. 52. № 23. P. 24—27.

705. *Hu Yue*. Rushing to Invest Overseas. Chinese companies expand abroad to establish a global foothold in foreign markets // *Beijing Review* / November 25, 2010, Vol. 53. № 47. P. 32—33.

706. *Hu Yue*. Strike Two. Honda China on wobbly tires as a second worker's strike ripples through its supply chain // *Beijing Review* / June 17, 2010, Vol. 53. № 24. P. 34—35.

707. *Hu Yue*. Throttling Down. Rising domestic spending easing effect of sluggish exports on China's economy // *Beijing Review* / February 2, 2012, Vol. 55. № 5. P. 8—11.

708. *Huang He*. A New Energy Focus. New forms of energy will become a key area of China-Europe cooperation // *Beijing Review* / December 17, 2009, Vol. 52. № 50. P. 10—11.

709. IIASA (International Institute for Applied Systems Analysis) Annual Report 2014. Printed by Remaprint, Vienna. 2014. P. 2—31.

710. *Jiang Zhida*. Reconnecting China With Southeast Asia. China and ASEAN members push regional integration to mitigate negative effects of slumping global economy // *Beijing Review* / December 1, 2011, Vol. 54. № 48. P. 12—14.

711. *Jing Xiaolei*. Service Like a Bullet. A new fast train boosts competition and the economy in south China's Pearl River Delta region // *Beijing Review* / January 14, 2010, Vol. 53. № 2. P. 21.

712. *Justin Yifu Lin*. A Driving Force for Recovery // *Beijing Review* / July 5, 2012, Vol. 55. № 27. P. 32—33.

713. *Lan Xinzhen*. A Dream Comes True. China is creating a fair, sound market environment for private capital // June 14, 2012, Vol. 55. № 24. P. 30—31.

714. *Lan Xinzhen*. A Golden Artery. The Beijing-Shanghai High-Speed Railway will be an important transportation link between the country's two major economic centers // *Beijing Review* / June 16, 2011, Vol. 54. № 24. P. 31—33.

715. *Lan Xinzhen*. A Green Economy Begins to Bloom. Opportunities and challenges await China as it tends to its still-growing green // *Beijing Review* / December 9, 2010, Vol. 53. № 49. P. 28—29.

716. *Lan Xinzhen*. A True Lifeline. High-speed rails offer local economies along lines a chance to grow faster // *Beijing Review* / May 27, 2010, Vol. 53. № 21. P. 29.

717. *Lan Xinzhen*. Blueprinting the Industry. Industrial development plans indicate China will provide more opportunities for global investors // *Beijing Review* / April 12, 2012, Vol. 55. № 15. P. 30—31.

718. *Lan Xinzhen*. China's Auto Market Speeds Along. Chinese automakers draw the attention of international investors due to their strong performance against the stagnant global auto market and the huge potential for expansion // *Beijing Review* / October 8, 2009, Vol. 52. № 40. P. 28—29.

719. *Lan Xinzhen*. Come Together Now. Economic integration in the Yangtze River Delta is speeding up, but still faces some obstacles. Fast track: The integration plan for the Yangtze River Delta includes building a fast regional transportation network // *Beijing Review* / May 14, 2013, Vol. 52. № 19. P. 34—35.

720. *Lan Xinzhen*. Creating World-Class Companies. China sets the bar high for its central SOEs (state-owned enterprises) to become competitors with major global enterprises // *Beijing Review* / March 10, 2011, Vol. 54. № 10. P. 26—27.

721. *Lan Xinzhen*. Diesel in Short Supply. Frequent diesel oil shortages necessitate the need to revamp pricing mechanisms and break up oil monopolies // *Beijing Review* / November 25, 2013, Vol. 53. № 47. P. 30—31.

722. *Lan Xinzhen*. Gaining green ground. Promoting the development of new energy autos has become a focal point in China's green movement // *Beijing Review* / November 10, 2011, Vol. 54. № 45. P. 28—31.

723. *Lan Xinzhen*. Global Rail Tech Conductor. China becomes a world leader in high-speed railway innovation after absorbing foreign technologies and making breakthroughs of its own // *Beijing Review* / May 27, 2010, Vol. 53. № 21. P. 30—31.

724. *Lan Xinzhen*. If It's Broken, Fix It. China has been slow to adopt auto recall procedure similar to those in the West, but new regulations are in the work // *Beijing Review* / April 14, 2011, Vol. 54. № 15. P. 32—33.

725. *Lan Xinzhen*. Keeping It Green. China gives more generous incentives to energy-saving and new-energy vehicles // *Beijing Review* / May 3, 2012, Vol. 55. № 18. P. 28—29.

726. *Lan Xinzhen*. Let the EVs Roll. China's electric vehicle sector needs to slow down and embrace safe, stable development instead of rapid growth and dubious standards // *Beijing Review* / July 5, 2012, Vol. 55. № 27. P. 34—35.

727. *Lan Xinzhen*. Made in China and sold in China. Zooming into high gear. While the American automobile industry is still in turmoil, China's oldest automaker is quickly expanding // *Beijing Review* / June 25, 2011, Vol. 52. № 25. P. 26—28.

728. *Lan Xinzhen*. Managing the Mass Migration. Transportation network struggles to cope with Spring Festival demand // *Beijing Review* / February 9, 2012, Vol. 55. № 6. P. 26—27.

729. *Lan Xinzhen*. Nanning Singapore Economic Corridor. The pan-Beibu Gulf economic cooperation will connect neighboring countries and stimulate the development of ASEAN free trade area // *Beijing Review* / August 26, 2010, Vol. 53. № 34. P. 30—31.

730. *Lan Xinzhen*. Reforming Property Rights. Diversifying property rights for SOEs (state-owned enterprise) will provide a boost to the economy and social benefits // *Beijing Review* / June 28, 2012, Vol. 55. № 26. P. 30—31.

731. *Lan Xinzhen*. Restart Railway Reform. China must reform its railway sector and eliminate the state monopoly in the sector, but reforms will not be easy // *Beijing Review* / April 12, 2012, Vol. 55. № 15. P. 30—31.

732. *Lan Xinzhen*. Rough Landing. The future remains uncertain as small air carriers face developmental and competitive turbulence // *Beijing Review* / September 24, 2009, Vol. 52. № 38. P. 30—31.

733. *Lan Xinzhen*. Shared EV Dream. Daimler AG and BYD ink a partnership deal to develop electric vehicles for the Chinese market // *Beijing Review* / July 1, 2010, Vol. 53. № 26. P. 34—35.

734. *Lan Xinzhen*. The engine of the world. China's contribution have helped the global economic recovery move forward as uncertainties about 2011 begin to surface // *Beijing Review* / December 30, 2013, Vol. 53. № 52. P. 26—27.

735. *Lan Xinzhen*. The trains of tomorrow, today. China revs up high-speed rail development with cutting-edge technology. The fastest train runs on the Beijing-Tianjin

Intercity Railway. Opened in August 2005, the railway cuts the travel time between the two cities to 30 minutes // *Beijing Review* / June 16, 2011, Vol. 54. № 24. P. 26—29.

736. *Lan Xinzhen*. To Ensure Growth. Improving the structure needs to take priority over speed concerning China's economy // *Beijing Review* / June 21, 2012, Vol. 55. № 25. P. 10—13.

737. *Lan Xinzhen*. Worse Than 2008. Chinese SMEs should prepare for an even bumpier ride ahead. Chinese enterprises will face a more complicated development environment, and the economic conditions could be less than friendly // *Beijing Review* / February 2, 2012, Vol. 55. № 5. P. 22—23.

738. *Li Li*. Building a Blue Dream. A coastal city's ocean-based development scheme // *Beijing Review* / September 24, 2009, Vol. 52. № 38. P. 20—21.

739. *Li Li*. Finding a way out. Cities carry out distinct strategies in battling with the exacerbating traffic jams. Beijing Mayor Guo Jinglong said easing congestion remained a pressing job in a city with 20 million people and 4,8 million vehicles, but vowed to effectively curb the problem in five years // *Beijing Review* / February 17, 2011, Vol. 54. № 7. P. 18—20.

740. *Li Li*. Speeding Into a New Era. China endeavors to increase its land transportation efficiency by building a much more complicated rail network // *Beijing Review* / November 4, 2012, Vol. 53. № 44. P. 21.

741. *Li Xiang*. Private Aircraft Sales Take Off. Wealthy entrepreneurs make planes their new hobby // *China Daily* / July 13, 2015.

742. *Li Yingqing, Guo Anfei*. Third land link to Europe envisioned // *China Daily* / July 2, 2015.

743. *Lin Shujuan*. The Forgotten Jewel of Ancient China. Experts hail UNESCO World Cultural Heritage bid at last chance to save the Grand Canal // *China Daily* / July 23, 2014.

744. *Linda Tjia Yin Nor*. Hong Kong's Role in Mainland China's Logistic Industry // *Asian Survey*. July-August 2015, Vol. 31, N 4. P. 659—682.

745. *Liu Xinlian*. Beware of the Bump. Outbound Chinese businesses struggle to make their investment profitable // *Beijing Review* / June 28, 2012, Vol. 55. № 26. P. 34—35.

746. *Liu Xinlian*. FTA a Long Way Away. Northeast Asia's major stakeholders forge closer ties without a formal mechanism // *Beijing Review* / September 22, 2011, Vol. 54. № 38. P. 34—35.

747. *Liu Xinlian*. Green Giant. Entrepreneur Wang Chuanfu's rise to riches promises a profitable future for China's green auto industry // *Beijing Review* / October 29, 2011, Vol. 52. № 16. P. 38—30.

748. *Liu Xinlian*. Green Wheels. A domestic car maker takes the lead in China's new energy auto industry // *Beijing Review* / June 25, 2009, Vol. 52. № 25. P. 30.

749. *Liu Yunyun*. A New Set of Wheels. The German auto giant shifts gears to increase its presence and appeal in China // *Beijing Review* / April 22, 2010, Vol. 53. № 16. P. 36—37.

750. *Liu Yunyun*. Cementing Auto Ties. General Motors strengthens its cooperation with Chinese automaker SAIC // *Beijing Review* / December 2, 2010, Vol. 53. № 48. P. 34—35.

751. *Liu Yunyun*. Driving Their Way Out. The government's plan to revive the auto industry will keep carmakers barreling full steam ahead // *Beijing Review* / March 5, 2009, Vol. 52, P. 26—28.

752. *Liu Yunyun*. Toyota in Turmoil. Toyota's blind spot in car engineering makes re-branding in China difficult after a global recall involving millions of autos // *Beijing Review* / March 11, 2010, Vol. 53. № 10. P. 28—29.

753. *Lu Jianren*. A European-style community in East Asia appears unlikely despite intensified integration efforts. China does not agree with the Japanese version of an expanded East Asian community // *Beijing Review* / December 24, 2009, Vol. 52. № 51. P. 18—19.

754. *Luo Yongkun*. A Practical Partnership. China and ASEAN continue to embrace a deep, pragmatic relationship // *Beijing Review* / November 11, 2010, Vol. 53. № 45. P. 10—11.

755. More Parking Spaces // *Beijing Review* / July 19, 2012, Vol. 55. № 10. P. 5.

756. Natural Gas Market Review 2014 // International Energy Agency. Paris, 2014. P. 192—198.

757. New Plan Presents New Hopes. After five years of rapid growth, the Chinese economy has come to a critical juncture. As it maps out the 12<sup>th</sup> Five-Year Plan (2011—2015), the country is preparing to rebalance the economy and improve people's livelihoods // *Beijing Review* / March 17, 2011, Vol. 54. № 11. P. 30—33.

758. OECD «Railway reform in China Promoting competition» // Summary and recommendations of an OECD/DRC Seminar on Rail Reform in Beijing. 28—29 January, 2011.

759. *Pan Wei*. Reflections on the «China model» discussion // *International Critical Thought* (Routledge, Taylor&Francis Group) / March 2011, Vol. 1. № 1. P. 11—17.

760. *Paul Coller*. Building an African Infrastructure. Key political decisions are needed to build critical rail network for a continent well suited to them with the help of foreign aid and technology. The coming decade could be the Africa's opportunity for investment. Globally, there is a massive pool of investable private resources. Prospects in the advanced economies look bleak, and in the major emerging economies the so-called BRICs: Brasil, Russia, India and China the future is looking more uncertain // *Finance & Development* (International Monetary Fund) / December 2014. P. 18—21.



761. Predictions for the next five years. In 2011, China will kick off its 12<sup>th</sup> Five-Year Plan (2011—2015). Now, in this post- crisis era, how can the Chinese economy maintain sustainable growth? And where is the country headed in the next five years? With these questions in mind, *Beijing Review* reporters Lan Xinzhen and Yu Shujun interviewed Professor *Hu Angang*, Director of the Center for Chinese Studies of Tsinghua University // *Beijing Review* / September 16, 2010, Vol. 53. № 37. P. 28—31.

762. *Pyrgidis C., Georgakopoulou A.* Pure or mixed train exploitation? Basic operational principles and decisions tools. 1-st International Congress «Competitiveness and complimentary of means of transport, perspectives for the development of intermodal transport» // University of Aegean. Chios. Greece. May 10—12, 2014 (Congress proceedings). P. 23—24.

763. *Perrot R., Filippov S.* Localization Strategies of Firms in Wind and Auto Energy Technology Development. Washington: United Nations University, 2015. 134 p.

764. Relationship in Full Blossom. China and Tajikistan established diplomatic relations on January 4, 1992. The two sides are celebrating the 20<sup>th</sup> anniversary of their relationship this year // *Beijing Review* / January 26, 2012, Vol. 55. № 4. P. 18—19.

765. Report of Chinese Development Zone Industry // *Beijing*, 2009. P. 8—20.

766. *Sagava A., Koizumi K.* Trends of Export and Imports Of Coal by China and Its Influence on Asian Markets. Tokyo: IEEJ, 2014. 123 p.

767. Setting out strategies for the future economy. Achievements During the 11<sup>th</sup> Five-Year Plan (2006—10) Period // *Beijing Review* / Vol. 54. № 11, March 17, 2011. P. 28.

768. *Shambaugh D.* China Engages Asia: Reshaping the Regional Order // *International Security* / Winter 2015, Vol. 29. № 3. P. 69—74.

769. *Shi Yongming.* Road to Reconciliation. Reunification, maritime borders and nuclear concerns continue to strain inter-Korean relations // *Beijing Review* / June 24, 2010, Vol. 53. № 25. P. 14—15.

770. Shift Growth Model to Sustain Economic Development. Remarks at the 19<sup>th</sup> APEC Economic Leader's Meeting. *Hu Jintao*, President of the People's Republic of China. Hawaii, November 13, 2011 // *Beijing Review (Documents)* / December 15, 2011, Vol. 54. № 50. P. 5—8.

771. *Si-Fu Ou.* Non-Traditional Security Terrorism and Piracy in ASEAN // *Asia-Pacific Forum (Center for Asia-Pacific Area Studies. RCHSS. Academia Sinica, Taipei, Taiwan)* / March 2015. N 55. P. 25—51.

772. Statistical Communique of the People's Republic of China on the 2014 National Economic and Social Development URL: [http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201502/t20150228\\_687439.html](http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201502/t20150228_687439.html).

773. *Tan Zongyang, Zhou Siyu, Liu Yiyu.* Rail links: China «has technical capacity» // *China Daily*. November 22, 2013.

774. *Tang Yuankai*. Growth Through Innovation // *Beijing Review* / July 19, 2012, Vol. 55. № 29. P. 10—13.
775. *Tang Yuankai*. Weaving Nets in Space. Another orbiter is launched as a step in completing the country's global satellite navigation, positioning and timing system // *Beijing Review* / August 19, 2012, Vol. 33. № 25. P. 40—41.
776. *Tarhov S.A.* Growth of railway network in China during last 15 years (1988—2014) // *Promet Traffic Traffico (Trieste—Zagreb)*. 2012, Vol. 14. № 3, P. 141—159
777. *Tarhov S.A.* Recent growth of Chinese railway network // *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG / Warszawa*, Tom XVI. 2013. P. 7—39.
778. *Tarhov S.A.* Chinese Railways in the conditions of global economic crisis of Countries Central & Eastern Europe versus global economic crisis // *Warsaw, Geopolitical Studies*. Vol. 15, 2013. P. 345—368.
779. *Tarhov S.A.* Development of railway network in modern China // *Geopolitical Studies: Eastern dimension of European Union / Warsaw*, 2014, Vol. II. P. 587—609
780. *Tarhov S.A.* Transformation of topological structure of transport network // *Warsaw: Proceedings Warsaw Regional Forum*, 2014. P. 55.
781. *The New Silk Road Becomes the World Land Bridge*. Executive Intelligence Review Special Report (EIR), November 2016 / Editor: Nancy Spannaus. Bremen, 2016. P. 412.
782. *The Newsletter* (Encouraging knowledge and enhancing the study of Asia). The Focus. China is both a global power and a developing country clearly still finding its way in the international system. The Focus articles (by Frans-Paul van der Putten) identify specific elements of the Chinese way of dealing with political-economic diversity in the developing world; elements which allow China to clearly distinguish itself from the West (Pull-out supplement) // *Summer 2014*. № 60. P. 19—30.
783. *Titarenko M.* // *BRICS. New Delhi Summit 2012 / BRICS Research Group*, Issued by HSBC Bank plc. UK, London. 2012. P. 36—37.
784. Trade Advantages. As the world's economic growth slows, China finds itself confronting the twin challenge of the «re-industrialization» of developed countries and the shift of traditional labor-intensive industries to cheaper emerging developing nations. What are China's advantages and what strategies can the country adopt to remain competitive? Mei Xinyu, an associate research fellow with the Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation under the Ministry of Commerce, shared his views in an article for *Beijing Review* // *Beijing Review* / February 9, 2012, Vol. 55. № 6. P. 40—41.
785. *Tsuji Hisako*. The Global Financial Crisis and Trans-Siberian railway Transportation / *Tsuji Hisako* // *ERINA Report*. 2015, Vol. 89. № 2. P. 12—78.
786. *Tu Xinguan*. The Knock-on Effect of China's Changing Role in the World Trade // *BRICS. New Delhi Summit 2014 / BRICS Research Group*, Issued by HSBC Bank plc. UK, London. 2014. P. 36—37.

787. Two Decades of Growth. This year marks the 20<sup>th</sup> anniversary of China's diplomatic relations with Tajikistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan and Turkmenistan. In an interview with Beijing Review, *Fan Xianrong*, Chinese Ambassador to Tajikistan, said the Sino-Tajik relationship has been growing rapidly and smoothly in the last 20 years with unprecedented progress in various fields: «So far China and Tajikistan have signed more than 100 documents, providing a sound legal basis for the further progress of their relations» *Fan Xiangrong*, China's Ambassador to Tajikistan // *Beijing Review* / January 26, 2012, Vol. 55. № 4. P. 16—17.

788. *Wang Hairong*. Green Rails Over the World's Roof. The Qinghai-Tibet Railway sets a model for environment-friendly development // *Beijing Review* / August 25, 2011, Vol. 54. № 34. P. 24—25.

789. *Wang Jingqiong*. Way forward // *China Daily*. October 1. 2014.

790. *Wang Jun*. Flying to New Heights. China's civil aviation industry has expanded its operation to better serve growing travel demands // *Beijing Review* / March 10, 2011, Vol. 54. № 10. P. 28.

791. *Wang Jun*. Flying to New Heights. China's civil aviation industry has expanded its operations to better serve growing travel demands // *Beijing Review* / March 10, 2011, Vol. 54. № 10. P. 28—29.

792. *Wang Jun*. Large but Less Competitive. China's top 500 companies continue to grow in scale, but they lack the inventiveness to compete with global plants // *Beijing Review* / September 22, 2011, Vol. 54. № 50. P. 32—33.

793. *Wang Jun*. Looking to the Sea for Riches. Coastal Shandong Province is exploring offshore to find new economic growth points // *Beijing Review* / November 10, 2011, Vol. 54. № 45. P. 34—35.

794. *Wang Jun*. No Longer a Place Far Away. Xingjiang now has more convenient transportation facilities // *Beijing Review* / June 11, 2009, Vol. 52. № 23. P. 32.

795. *Wang Jun*. Russian Trade Magnets. Border cities in Heilongjiang Province use individual trade tactics to attract and entice Russian consumers and companies // *Beijing Review* / September 9, 2010, Vol. 53. № 36. P. 30—31.

796. *Wang Yong*. WTO Accession, Globalization and a Changing China. The views of the Chinese government and public have changed over the years, but most Chinese believe the country's World Trade Organization membership has benefited China // *The China Business Review* (Special WTO Anniversary Issue) / October—December 2014, Vol.38. № 4. P. 31—37.

797. *Wang Zeping, Chen Ruomeng*. New Features in the Change of the CIS Regional Situation // *International Strategic Studies*. China Institute for International Strategic Studies, Serial № 98, October 2014. № 4. P. 33—36.

798. *Wen Xiaozhong*. The concession model of No. 4 Beijing Subway Line // *Materials of the Beijing International Forum for the Promotion of the Infrastructure Construction* / Beijing, 2014. P. 34—39.

799. Work Together to Shape the Future. Speech at the APEC GEO Summit. *Hu Jintao*, President of the People's Republic of China. Hawaii, November 12, 2011 // *Beijing Review (Documents)* / December 15, 2011, Vol. 54. № 50. P. 1—4.
800. Worldwatch Report. Renewable Energy And Energy Efficiency in China: Current Status and Prospects For 2020 (Executive Summary) / Ed. By Lisa Mastny. Washington: 2015. 48 p.
801. *Xia Yishan, Su Xiaohui*. China's Perspective on Russian Energy Supplies to Northeast Asia / China Center For Energy Strategy Studies. Beijing, 2013. 138 p.
802. *Xia Yishan*. China-Russia energy cooperation: impetuses, prospects and impacts // China Institute For International Studies; Center For International Political Economy And The James A. Baker III Institute for Public Policy Rice University, 2014. P. 24—79.
803. *Xin Dingding*. Railway Construction Getting Back on Track. Construction of China's high-speed railways, halted due to funding shortages, will resume this year, the government says // *China Daily* / February 2, 2015.
804. *Xing Guangcheng*. The Energy Policy of Shanghai Cooperation Organization // *International Journal of Asian Economics* / № 1, 2016. P. 211—218.
805. *Yan Liang* (an assistant professor of the Department of Economics at Willamette University). Global Imbalances as Root Cause of Global Financial Crisis? A Critical Analysis // *Journal of Economic Issues* / March 2012, Vol. XLVI. № 1. P. 101—118.
806. *Ye Jiang*. New Challenges for China-EU Comprehensive Strategic Partnership // *CHINA International Studies* / Beijing, China Institute of International Studies. July/August 2014. № 29. P. 40—61.
807. *Yin Chengde*. Global Financial Crisis and Changing Structure of World Forces // *China International Studies* / Beijing, China Institute of International Studies. July/August 2014. № 29. P. 18—39.
808. *Yin Pumin*. A Deadly Crash. Train accident raises concerns about the safety of China's high-speed trains // *Beijing Review* / August 4, 2011, Vol. 54. № 31. P. 18—19.
809. *Yin Pumin*. A Hard Reform. New official vehicles management system is in the works // *Beijing Review* / February 17, 2011, Vol. 54. № 7. P. 22—23.
810. *Yin Pumin*. Commitment to Prosperity Through Peace. China believes peaceful development is its only path to prosperity. Major Target Set for the 12<sup>th</sup> Five-Year Plan Period (2011—15) // *Beijing Review* / September 15, 2011, Vol. 54. № 37. P. 20—23.
811. *Yu Lintao*. Building a Friendly Neighborhood. Chinese leader's year-end trips to Southeast Asian countries cement regional bonds // *Beijing Review* / January 5, 2012, Vol. 55. № 1. P. 20—21.
812. *Yu Yan*. China Reaches Out to Eurasia. Premier Wen Jiabao's visit to Russia and Tajikistan strengthens trust and cooperation. From January to October, China's

trade volume with SCO members states reached \$67,9 billion, up 37,4 percent from the previous year // *Beijing Review* / December 9, 2010, Vol. 53. № 49. P. 10—12.

813. *Yu Yan*. Eastern Focus. A series of high-profile summits shift global attention from West to East // *Beijing Review* / December 1, 2011, Vol. 54. № 48. P. 10—11.

814. *Yu Yongding* (*Chinese Academy of Social Sciences*) // BRICS. New Delhi Summit 2014 / BRICS Research Group, Issued by HSBC Bank plc. UK, London. 2014. P. 34—35.

815. *Yuan Yuan*. More Cars, More Burden. The increasing number of cars has brought many problems to China // *Beijing Review* / February 17, 2011, Vol. 54. № 7. P. 21.

816. *Zhang Liang*. Effects of the International Financial Crisis on Central Asian Countries and Their Countermeasures // *International Strategic Studies*. China Institute for International Strategic Studies, Serial № 94, October 2009. № 4. P. 65—72.

817. *Zhang Monan* (an associate researcher with the State Information Centre, published in the *Economic Information Daily*). Safeguarding Private Investment // *Beijing Review* / June 21, 2012. Vol. 55. № 25. P. 34.

818. *Zhang Yunling*. Diverse Tools, One Goal. East Asian countries must change the focus of their integration efforts in the aftermath of the world financial crisis // *Beijing Review* / August 26, 2010, Vol. 53. № 34. P. 10—11.

819. *Zhao Mingwen*. Cooperation and Prospering. The Shanghai Cooperation Organization provides economic and strategic benefits to its members // *Beijing Review* / June 24, 2010. Vol. 53. № 25. P. 12—13.

820. *Zhou Jie*. An Analysis of the Prospect of Russia's Far East Development Strategy // *International Strategic Studies* (Гоцзи чжаньлюэ яньцзю). 2013. № 4. Serial No. 106. P. 63—69.

821. *Zoellick Robert* (The World Bank President). Democratizing Development Economics. Outreach Development (The World Bank Publication) // The World Bank Institute Publication, September 2015. P. 32.

822. China monetary policy report (Monetary policy analysis group of the People's Bank of China) // *Beijing: China Financial Publishing House*. 2014. № 9. P. 98—104.

### Электронные источники

1. Электронный ресурс Секретариата Программы «Расширенная Туманганская инициатива». URL: <http://www.tumenprogramme.org>

2. Электронный ресурс консульства КНР в Хабаровске (РФ). URL: <http://www.china-consulate.khb.ru>

3. Электронный ресурс Цайфу чжунвэнь: («Экономические новости Китая»). URL: <http://fortunechina.com>

4. Электронный ресурс Азиатского банка развития (ADB). URL: <http://www.adb.org>
5. Электронный ресурс Правительства РФ. URL: <http://government.ru>
6. Электронный ресурс Президента РФ. URL: <http://www.kremlin.ru/main>  
page
7. Электронный ресурс «Делового журнала о Китае». URL: <http://www.chinapro.ru>
8. Электронный ресурс «Китай» (Чжунго ван). URL: <http://www.china.com.cn>
9. Электронный ресурс «Чжунго жибао». URL: <http://www.europe.chinadaily.com.cn>
10. Электронный ресурс аналитических докладов по отраслевой экономике Китая. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report>
11. Электронный ресурс АТЭС. URL: <http://www.apec-iap.org>
12. Электронный ресурс АТЭС по тарифам. URL: <http://www.apectariff.org>
13. Электронный ресурс «Возрождение Северо-Востока Китая»: (Чжунго чжэньсин дунбэй ван). URL: <http://www.chinaeast.gov.cn>
14. Электронный ресурс ВТО. URL: <http://www.wto.org>
15. Электронный ресурс газеты «Экономический обозреватель»: (Цзинци гуаньчабао) URL: <http://www.eeo.com.cn>
16. Электронный ресурс ГСУ КНР (Чжунго гоцзя тунцицизью). URL: <http://www.stats.gov.cn>
17. Электронный ресурс зон развития Китая (Чжунго кайфацью ван). URL: <http://cadz.org.cn>
18. Электронный ресурс стран Азии и Тихоокеанского региона. URL: <http://www.isatr.org>
19. Электронный ресурс информационного агентства «ИТАР-ТАСС». URL: <http://www.itar-tass.ru>
20. Электронный ресурс информационного агентства КНР «Синьхуа». URL: <http://www.russian.xinhuanet.com>
21. Электронный ресурс китайского информационного интернет-центра. URL: <http://www.china.org.cn>
22. Электронный ресурс китайской газеты «Жэньминь жибао» (Жэньминь ван). URL: <http://www.people.com.cn>
23. Электронный ресурс: китайской газеты «Жэньминь жибао» он-лайн. URL: <http://www.russian.people.com.cn>
24. Электронный ресурс МЖД КНР (Чжунго тэдао). URL: <http://www.rail.cn.net>
25. Электронный ресурс Министерства по делам торговли КНР: (Чжунго шаньубу). URL: <http://www.russian.mofcom.gov.cn>

26. Электронный ресурс Министерства промышленности и информации. URL: <http://www.mii.gov.cn>
27. Электронный ресурс Министерства транспорта РФ. URL: <http://www.mintrans.ru>
28. Электронный ресурс Министерства экономического развития РФ. URL: <http://www.economy.gov.ru>
29. Электронный ресурс Минтранса РФ. URL: <http://www.transport-centre.ru/>
30. Электронный ресурс Народного Университета КНР: (Жэньда цзинцзи луньтань). URL: <http://www.bbs.pinggu.org>
31. Электронный ресурс ОАО «РЖД». URL: <http://www.rzd.ru>
32. Электронный ресурс Правительства КНР (Чжунго чжэнфу ван). URL: <http://www.gov.cn>
33. Электронный ресурс публикаций АТЭС. URL: <http://www.apecsec.org.sg/download/pubs/invst-guide4.exe>
34. Электронный ресурс российско-китайского торгово-экономического сотрудничества (Чжун э цзинмао хэцзо ван). URL: <http://www.crc.mofcom.gov.cn>
35. Электронный ресурс российско-китайского Центра торгово-экономического сотрудничества. URL: <http://www.rus-china.centro.ru>
36. Электронный ресурс Таможенного комитета РФ. URL: <http://www.customs.gov.ru>
37. Электронный ресурс Торгового представительства РФ в КНР. URL: <http://www.russchinatrade.ru>
38. Электронный ресурс Федеральной службы государственной статистики РФ. URL: <http://www.gks.ru>
39. Электронный ресурс Финансовые новости Китая (Чжунсинь ван цай-цзин). URL: <http://www.finance.chinanews.com>
40. Электронный ресурс Харбинской таможни КНР (Хаэрбин хайгуань). URL: <http://harbin.customs.gov.cn>
41. Электронный ресурс проектов Азиатско-тихоокеанского партнерства по развитию «чистых» технологий. URL: [http://www.asiapacificpartnership.org/project\\_roster.aspx](http://www.asiapacificpartnership.org/project_roster.aspx)

*Научное издание*

**Сазонов Сергей Леонидович**

**Транспорт КНР:  
место и роль в развитии  
региональной экономики**

Выпускающий редактор *Е.В. Белилина*  
Корректор *Н.Б. Потапова*  
Компьютерная верстка *С.Ю. Тарасова*  
Обложка *Т.В. Иваншиной*

Подписано в печать 15.06.2018.  
Формат 60×84/16. Печать офсетная. Гарнитура «Таймс».  
Печ. л. 27,0. Бумага офсетная.  
Тираж 500 экз. (1-й завод — 100 экз.).  
Заказ № 13

**Уважаемые читатели!**

Электронные версии книг, выпускаемых ИДВ РАН,  
размещаются в электронной библиотеке института,  
находящейся на интернет-сайте ИДВ РАН  
[www.ifes-ras.ru](http://www.ifes-ras.ru)

**Контакты:**

по вопросам работы электронной библиотеки —  
Отдел наукометрии и информационных  
технологий ИДВ РАН,  
тел.: +7-499-124-0802 или e-mail: [it@ifes-ras.ru](mailto:it@ifes-ras.ru).

**Почтовый адрес ИДВ РАН:**

117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32.