

339.542

А. Д. Авраменко

АО Концерн «Созвездие», Москва, e-mail: hilleri1232@yandex.ru

**РЕАЛИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ
В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ»
С ИНТЕГРАЦИЕЙ В ИНИЦИАТИВУ КНР
«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»****Ключевые слова:** мировая торговля, инфраструктура, северный морской путь, шелковый путь.

Мировая торговля растет с каждым годом вместе с ростом мирового ВВП. Огромное количество товаров перемещаются по всей планете каждый день. Наличие соответствующей инфраструктуры является залогом стабильного развития международной экономики. Нарушения в функционировании транспортных артерий способны спровоцировать скачки цен, расторжения контрактов и прочие неприятные последствия. Важность инфраструктуры для мировой торговли заставляет государства вкладывать значительные средства в развитие различных средства транспортировки. Одним из таких проектов является китайская инициатива «Один пояс – Один путь», объявленная в 2013 году. Она подразумевает создание альтернативных Южному морскому пути наземных маршрутов, проходящих по территории стран Центральной Азии и Российской Федерации.

A. D. Avramenko

JSC Concern Sozvezdie, Moscow, e-mail: hilleri1232@yandex.ru

**IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURE PROJECTS WITHIN
THE FRAMEWORK OF THE PROGRAM «NATIONAL PROJECTS»
WITH INTEGRATION INTO THE INITIATIVE OF THE PEOPLE'S
REPUBLIC OF CHINA «BELT AND ROAD INITIATIVE»****Keywords:** world trade, infrastructure, northern sea route, silk road

World trade is growing every year along with the growth of world GDP. A huge amount of goods move around the planet every day. The availability of appropriate infrastructure is the key to the stable development of the international economy. Violations in the functioning of transport arteries can provoke price spikes, termination of contracts and other unpleasant consequences. The importance of infrastructure for world trade forces States to invest heavily in the development of various means of transportation. One of such projects is the Chinese initiative «One Belt, One Road», announced in 2013. It implies the creation of land routes alternative to the Southern Sea Route, passing through the territory of the countries of Central Asia and the Russian Federation.

Мировая торговля растет с каждым годом вместе с ростом мирового ВВП. Огромное количество товаров перемещаются по всей планете каждый день. Наличие соответствующей инфраструктуры является залогом стабильного развития международной экономики. Нарушения в функционировании транспортных артерий способны спровоцировать скачки цен, расторжения контрактов и прочие неприятные последствия. Примером такой ситуации может служить авария в Суэцком канале, связанная с контейнеровозом «Эвер Гивен», полностью блокировавшая движение по нему с 23 по 29 марта 2021 года. Простой канала, по словам Lloyd's List, обошелся мировой торговле в 400 млн. долларов в час.

Важность инфраструктуры для мировой торговли заставляет государства вкладывать значительные средства в развитие различных средства транспортировки. Одним из таких проектов является китайская инициатива «Один пояс – Один путь» (ОПОП), объявленная в 2013 году. Она подразумевает создание альтернативных Южному морскому пути наземных маршрутов, проходящих по территории стран Центральной Азии и Российской Федерации.

Некоторые из государств региона входят в экономический союз – ЕАЭС. Помимо Российской Федерации в его составе Республика Казахстан, Республика Киргизия, Республика Армения, а также Республика Беларусь. Россия, Киргизия и Казахстан

играют первоочередную роль в осуществлении сухопутной части китайского проекта, так как именно они находятся между Китаем и Европой, и именно по их территории планируется прокладка транспортных магистралей, которые позволят увеличить грузопоток между Западом и Востоком Евразии. По этой причине вопрос сотрудничества между КНР и ЕАЭС в рамках осуществления ОПОП является актуальным для всех стран региона.

Одним из основных направлений современной мировой торговли является доставка грузов и товаров по различным направлениям из Азии в Европу и обратно. В зависимости от вида транспорта отличается как сам маршрут, так и стоимость и сроки транспортировки. Значительная часть транспортных потоков из Китая в Европу берет свое начало в портах на восточном побережье КНР. Маршруты морских перевозок из Ляньюнганя, Шанхая, Циндао как и из других крупных морских портов Китая, идет в Европу по Южному морскому пути, проходя через пролив между Малайзией и Индонезией в Индийский океан, а затем через Суэцкий канал в Средиземное море, что позволяет грузовым судам достичь основных европейских портов преодолев расстояние порядка 17-18 тысяч километров. Однако, проход через Суэцкий канал накладывает на грузовые суда определенные ограничения. Суда с осадкой более 22 метров и общим весом более 250 тысяч тонн не могут проходить через эту важнейшую транспортную артерию, и вынуждены прокладывать свой курс в обход африканского континента. Увеличившаяся плата за проход через канал также заставляет многие корабли оплывать мыс Доброй надежды, предпочитая этот путь более быстрому, но затратному маршруту через египетский пролив.

Бюджет Египта во многом формируется благодаря доходам от прохода иностранных судов через Суэцкий канал. Именно правительство Египта принимает решение об увеличении взимаемых ставок. Так, в 2022 году общее увеличение ставок на проход судов составит 6%. Эта ситуация приводит к тому, что КНР ищет альтернативные маршруты для доставки своих товаров на европейский рынок. Основными перспективными направлениями являются расширение наземных магистралей через Евразию, а также повышение интенсивности грузоперевозок по Северному морскому пути, что позволит

снизить издержки, вызванные постоянным ростом ставок прохода через Суэц, а также сократить сроки доставки товаров [5].

Значительную часть судов, проходящих через Суэцкий канал, составляют китайские контейнеровозы, везущие товары в Европу. Современная китайская экономика показывает хорошие результаты даже в этот кризисный период. Реформы и государственные программы развития позволили КНР с 1994 по 2019 годы увеличить свою долю в мировом ВВП на 14% (с 2 до 16, согласно отчету Всемирного Банка за 2019 год). Благодаря этому юань стал одной из основных мировых валют, а Китай получил достаточное количество ресурсов, чтобы эффективно бороться с глобальными кризисными явлениями, к примеру такими, как до сих пор актуальная пандемия коронавирусной инфекции. Это также позволило Китаю найти средства на осуществление масштабных инфраструктурных проектов, которые бы позволили расширить возможности по доставке товаров на европейский рынок и снизить зависимость китайских перевозчиков от Суэцкого канала.

Одним из главных китайских проектов в рамках развития внешней торговли стал инициированный в 2013 году проект «Один пояс – один путь» – ОПОП. Он предусматривал создание и развитие «Экономического пояса Шелкового пути». Проект обладает крайне значительными масштабами. Планируется создание трех основных наземных маршрутов через весь континент: через среднюю Азию и Турцию, через Казахстан и по территории России. Эти магистрали объединят фактически все страны региона, способствуя международной интеграции. Поддержку проекта и желание сотрудничества в его рамках выразили более 130 государств. Участники ЕАЭС (Армения, РФ, Казахстан, Киргизстан и Беларусь) также осознали важность данной инициативы и активизировали своё партнерство с КНР в этом направлении [4].

Осуществление данной транспортной инициативы в сотрудничестве со странами ЕАЭС подразумевает достижение целого ряда целей: развитие свободной торговли путем устранения бюрократических и физических барьеров, сужающих потенциальный грузопоток, развитие участвующих в осуществлении проекта стран для повышения экономического потенциала региона и расширения объема рынка, расширение сотрудничества по смежным совместным

инфраструктурным проектам. Дополнительным фактором, обеспечивающим привлекательность взаимодействия ЕАЭС и КНР в рамках ОПОП является географическое положение государств-членов союза, которое обеспечивает прохождение основных наземных транспортных потоков по территории именно этих стран. В 2015 году, в мае РФ и КНР подписали совместное заявление о «Сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути». В июне следующего года президент РФ Владимир Путин и председатель КНР Си Цзиньпин выступили с совместным заявлением, целью которого было отметить важность заключенного между странами договора о Дружбе, добрососедстве и сотрудничестве.

В мае 2018 года на встрече в столице республики Казахстан между ЕАЭС и КНР было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. 25 октября 2019 года премьер-министр Китая Ли Кэцян и главы правительств РФ, Казахстана, Беларуси, Киргизии и Армении выступили с совместным заявлением по случаю вступления этого соглашения в силу. Содействие глав государств позволило проекту по сопряжению ОПОП и ЕАЭС значительно продвинуться в своем осуществлении. Данное соглашение фактически являлось первым институциональным соглашением, каким-либо образом затрагивающим экономическое и торговое сотрудничество КНР и Союза в целом, что означало переход от взаимоотношений связанных с отдельными проектами к полноценному интегрированному сотрудничеству, хотя бы в рамках обсуждения [11].

В течение 2010-2017 годов общий грузопоток по железным дорогам, проходящим по территории стран ЕАЭС, из Китая в Европу продемонстрировал значительный рост. Если в 2010 году этот показатель был равен 2,8 тысяч FEU (Объем грузоперевозки в эквиваленте 40-футового контейнера), то к 2017 году он достиг 82 тысяч FEU. При этом доля железных дорог в перевозке грузов из КНР в ЕС возросла всего в два раза – с 0,65% до 1,37%. Дальнейший рост возможен, однако спустя несколько лет необходимость инвестиций в развитие физической инфраструктуры приведет к тому, что данный вид транспорта достигнет максимальной загрузки.

Также потребуются дополнительные межправительственные соглашения, упро-

щающие транспортировку грузов по территории сразу нескольких стран. Это связано с «мягкой инфраструктурой», которая представляет собой различные таможенные процедуры, унификация грузовых документов, стандартизация регламентов и различных правил осуществления перевозок, нюансы страхования и лицензирования. Без развития в этом направлении рост перевозок по железным дорогам будет остановлен бюрократическими препонами.

Большинство мировых и региональных банков развития сходятся во мнении, что без инвестиций в развитие «мягкой инфраструктуры» невозможно полноценное использование инфраструктуры физической. Перспективы данных трудностей, а также низкая доля железнодорожных перевозок в общем объеме экспорта товаров КНР в ЕС понижают общую привлекательность сухопутных маршрутов.

Однако, объявленная Китаем инициатива ОПОП имеет все шансы заинтересовать участвующие стороны, что поспособствует ослаблению бюрократических барьеров и даст стимул новым инвестициям. В свою очередь это даст толчок развитию многих стран региона, не имеющих выхода к морю [14].

Вступившее в силу в октябре 2019 года соглашение о сотрудничестве, однако, носит скорее характер заявления о намерениях, а не полноценной декларацией объявления зоны свободной торговли. По словам министра Евразийской экономической комиссии В. Никишиной данное соглашение при том, что создает правовую базу для взаимодействия ЕАЭС и КНР по различным вопросам, не предусматривает снижения пошлин. Таким образом, это скорее договоренность и подготовка основы для будущих проектов, а с учетом их потенциальных масштабов, они действительно могут поспособствовать развитию всего региона, но лишь в будущем. Важно отметить, что на март 2020 года Китай заключил 20 соглашений о свободной торговле. Договор о сотрудничестве с ЕАЭС в данный список не попал, что также подтверждает эту точку зрения. При этом ЕАЭС пока отсутствует и в списке стран и организаций, с которыми КНР ведет переговоры о заключении соглашений о свободной торговле, даже с учетом того факта, что все члены ЕАЭС, кроме Российской Федерации, уже подписали с Китаем соглашения об участии в его инициативе «Один пояс – один путь».

Не подписание Россией такого соглашения становится еще более важным фактором, если принять во внимание то, что из всех участников ЕАЭС лишь Российская Федерация играет сколько-нибудь существенную роль во внешней торговле КНР. Это явно видно из показателей доли стран союза в импорте и экспорте Китая. Доля государств-членов в экспорте за 2019 год – 2,8% (Из них на Россию пришлось 2%), а доля в импорте – 3,4% (доля России – 2,9%). Если взять также долю Казахстана, то можно увидеть, что за 2019 год 88,2% экспорта из КНР в ЕАЭС пришлось на эти две страны. В случае импорта в Китай этот показатель еще выше – 97,9%.

За годы осуществления инициативы ОПОП в Казахстане было построено более 1300 километров дорог. На границе с КНР также было завершено сооружение совмещенного железнодорожного и автомобильного перехода, пропускная способность которого составляет до 20 млн. тонн грузов в год. Важность транспортировки через Казахстан обусловлена тем, что для товаров из восточных районов Китая путь по сухопутным маршрутам в Европу намного удобнее морской транспортировки. Именно поэтому китайское правительство субсидирует все транзитные перевозки через Казахстан в Европу, чтобы уменьшить разницу в затратах при выборе сухопутного маршрута вместо морского.

При этом важно отметить, что подобное сотрудничество с Китаем приводит к ослаблению в данных странах российского влияния. Российская Федерация объявила о своем «стратегическом союзе с Китаем» и пока что в дипломатии двух стран вопрос о борьбе за страны Центральной Азии не становится основным. Особенно важно это с учетом того факта, что экономический потенциал Пекина намного выше такового у Москвы. Прежде всего смена настроений и вопросы чужого влияния встают в Казахстане и Киргизии, как членах ЕАЭС. В данных странах с настойчивостью относятся к очевидно доминирующей роли РФ в Союзе, опасаясь «восстановления СССР». Для Казахстана и Киргизии сотрудничество с Китаем – очевидный путь избавиться от зависимости от России и подтвердить статус ЕАЭС как исключительно экономического союза. Еще в 2014 году президент Казахстана Н. Назарбаев заявил, что «ЕАЭС – исключительно экономический союз, а не политический. Крайне важным

аспектом является равенство голосов стран-членов. К тому же у Казахстана всегда остаётся право выхода из объединения в случае угроз его независимости» [7].

РФ и КНР уделяют значительное внимание аспекту транспортного сотрудничества в рамках инициативы ОПОП. В своем Послании Федеральному собранию в 2013 году президент России В. В. Путин заявил, что подъем и развитие Сибири и Дальнего Востока являются приоритетом для страны на 21 век. За три месяца до этого председатель КНР Си Цзиньпин объявил о начале осуществления инициативы ОПОП и обнародовал план создания экономической зоны нового Шелкового пути. В октябре 2019 года В. В. Путиным была выдвинута концепция «Большого Евразийского Партнерства», которая дополняла актуальную российскую политику взаимодействия с «Востоком» после санкций «Запада». Сотрудничество с КНР в рамках данной инициативы позволило бы создать единую транспортную магистраль, связывающую Китай и Европу.

Первоначальный российский проект, названный «Великий шелковый путь высокоскоростных дорог», подразумевал создание единой транспортной артерии: 47 тысяч километров железнодорожных путей, 120 тысяч километров магистральных шоссе, а также 23 тысячи километров оптоволоконного кабеля. В начале 2015 года было объявлено о строительстве железнодорожной магистрали для высокоскоростных поездов ВСМ «Евразия». Магистраль, связывающая Пекин и Москву, общей протяженностью 7000 километров. Пути на территории Китая до границы с Казахстаном к тому времени уже существовали и были готовы к перевозке пассажиров и грузов. В 2017 году в Министерстве транспорта обсуждалось техническое и экономическое обоснование осуществления проекта. На разработку и проектирования были истратчены значительные средства, однако в конечном счете проект был отменен ввиду отсутствия перспектив окупаемости.

В 2018 году в одном из интервью китайским СМИ президент РФ Владимир Путин заявил, что Китай и Россия разрабатывают обширные совместные планы по развитию железнодорожной инфраструктуры [17]. Однако в конечном итоге планы по созданию «Евразии» были сокращены и на данный момент существуют два отдельных проекта ВСМ – «Челябинск – Екатеринбург» и «Москва-Казань». Предварительные рабо-

ты на этих направлениях уже начались, однако оба проекта были заморожены в 2020 году в связи с кризисной ситуацией, вызванной пандемией COVID-19. При этом в правительстве РФ многократно звучали высказывания о том, что экономическая целесообразность обеих магистралей сомнительна.

Альтернативным вариантом, призванным заменить дорогой и нерентабельный проект ВСМ стало предложение о строительстве автомобильной дороги, связывающей Шанхай и Гамбург, которая была бы частично платной, а длина российской части составила бы 2233 км. Данная магистраль получила наименование «Меридиан». Основными пунктами маршрута должны стать Липецк, Тамбов, Оренбург, Саратов и Брянск. Осуществление проекта уже началось, в частности были куплены практически все участки, необходимые для строительства, однако реализация данного проекта также была приостановлена в связи с кризисной ситуацией в стране и в мире [10].

Участию России в осуществлении проекта транспортного коридора между Китаем и Европой мешает ряд объективных факторов. Одним из главных, уже упоминавшихся ранее, является то обстоятельство, что сухопутная транспортировка грузов имеет второстепенное значение в доставке товаров по этому направлению. Общий объем перевозок в 2020 году по маршруту Китай – Европа – Китай составил порядка 7 850 тысяч TEU из которых лишь порядка 7% пришлось на железнодорожный транспорт. Поставки морем проще и не предполагают такого количества таможенных процедур при пересечении границ.

Однако, если раньше транспортировка одного контейнера морем обходилась в среднем в два раза дешевле, чем по железной дороге, то к концу 2020 года ситуация стала противоположной. Ставки за морской фрахт заметно выросли, и теперь доставить грузы по железной дороге не только быстрее, но и дешевле. Именно этим можно объяснить тот факт, что лишь объем перевозок по железным дорогам за 9 месяцев превзошел показатель за весь 2020 год и составили 570 тысяч TEU.

Другой тип перевозок – авиа – может рассматриваться лишь в отдельных случаях. Он выигрывает у всех остальных по скорости, но при этом также имеет значительный отрыв по стоимости. Доставка с помощью автомобильного транспорта представляется одновременно быстрым и относительно де-

шевым вариантом. Однако, его осуществлению, как и реализации потенциала железных дорог, мешает отсутствие соответствующей инфраструктуры. Несмотря на многократный рост загруженности и интенсивности перевозок по российскому участку железнодорожного коридора, его состояние и оснащенность за время осуществления инициативы практически никак не изменились [3].

Единственным полноценно осуществленным совместным проектом РФ и Китая в рамках ОПОП можно назвать газопровод «Сила Сибири». Договор о его строительстве был подписан еще в 2014 году, и был своеобразным ответом РФ на западные санкции, введенные из-за ситуации на Украине. Из-за того, что часть условий контракта не обнародованы, достаточно сложно оценить его рентабельность. Исходя из бюджета проекта и последующих его увеличений можно лишь сделать вывод о том, что для окупаемости стоимость газа должна быть в районе 350-385 долларов за тыс. кубометров. Оговорена была привязка цены к стоимости нефтепродуктов с задержкой в 9 месяцев. В начале 2020 года Китай получал российский газ по цене в 203 доллара, тогда как в западной Европе цена была на уровне 81 доллара за тысячу кубометров. Однако с учетом резкого скачка стоимости газа в Европе к концу 2021 года, стало еще сложнее оценить рентабельность продажи газа в Китай.

Еще одним направлением потенциального сотрудничества в рамках инфраструктурных и транспортных проектов является расширение Северного Морского пути – СМП. Маршрут от Шанхая до Роттердама через него на 24% короче, чем через Суэцкий канал. Весной 2020 года Владимир Путин подписал Указ «Об основах государственной политики в Арктике на период до 2035 года». Одним из главных аспектов, которому уделялось внимание в новом указе было расширение возможностей и потенциала СМП как транспортной артерии для повышения конкурентоспособности транспортных коммуникаций Российской Федерации в рамках мировой торговли. Планируются масштабные работы по модернизации инфраструктуры северных портов и прилегающих регионов [1]. Несмотря на недостаточное внимание и относительно низкие инвестиции, грузопоток по итогам 2020 года по данному маршруту составил 33 миллиона тонн грузов, что является наивысшим показателем за всё время использования СМП.

Китай также проявляет заинтересованность в развитии СМП. Фактически, он является прямой альтернативой Южному морскому пути и не предполагает переориентации на наземную транспортировку, что позволяет использовать уже имеющиеся у страны портовые мощности. С 2013 года Китай состоит в Арктическом совете как наблюдатель вместе с 8 приполярными странами. В 2018 году КНР опубликовала «Арктическую политику Китая», в которой страна была обозначена как «близкая к Арктике» (Near-Arctic State). Среди перечисленных в данном документе целей китайской политики в данном регионе значатся защита, понимание и развитие региона на условиях защиты общих интересов всех стран.

В середине 2017 года РФ и КНР пришли к соглашению о создании на базе СМП «Полярного Шелкового пути». В 2018 году это было подкреплено соглашением между Внешэкономбанком России и Банком развития Китая, в рамках которого предоставлялись 9,5 миллиардов долл. кредитов для финансирования осуществления инфраструктурных проектов в арктическом регионе. В результате соглашения о сопряжении «Морского шелкового пути» и СМП Китайская нефтяная компания приобрела 20% завода Ямал-СПГ, а Фонд Шелкового пути приобрел еще 9,9%.

Согласно упомянутому выше указу Владимира Путина, объем перевозок по СМП должен к 2024 году достигнуть 80 миллионов тонн, а к 2030 превысить отметку в 120 миллионов, достигнув 1% в общемировых морских перевозках. Данный показатель говорит об отсутствии прямой заинтересованности в резком расширении СМП у Китая. Вполне вероятно, как и в рамках осуществления своих инвестиционных проектов в Центральной Азии, основным интересом КНР является получение доступа к ресурсам региона. Выступая на Петербургском экономическом форуме в 2019 году Си Цзиньпин ответил на вопрос касательно китайских инвестиций в российские инфраструктурные проекты. Председатель КНР обратил внимание на то, что «Россия не принимает непосредственного участия в проекте ОПОП а сопрягается с ним». Связано это в первую очередь с тем, что в списке 130 стран, подписавших соглашения в рамках осуществления инициативы ОПОП, России нет. По этой причине нельзя до конца проработать вопросы, связанные с разработкой конкретных проектов, и определить выгоды как для

китайской, так и российской стороны, что осложняет сотрудничество [2].

Дополнительным фактором является нежелание Китая дополнительно обострять свои отношения с США, попадая под закон о «Противодействии противникам Америки посредством санкций», что усложняет кооперацию с российскими банками.

Участие России в китайской инициативе ОПОП всё еще остается под вопросом. Одним из факторов, мешающим осуществлению проекта, является достаточно низкий уровень экономического взаимодействия двух стран. Это обстоятельство напрямую противоречит высокой политической оценке партнерства РФ и КНР. Лидеры стран часто говорят о растущем взаимодействии и взаимовыгодном сотрудничестве. Владимир Путин в одном из интервью заявил, что «сегодня мы имеем очень глубокие и широкомасштабные отношения с Китаем. Такой глубины и широты отношений, как с Китаем, нет ни с одной страной мира на сегодняшний день. Мы действительно, в полном смысле этого слова, стратегические партнёры». Такую же позицию демонстрирует председатель КНР Си Цзиньпин, который многократно заявлял, что в лице России Китай имеет доброго соседа и полезного стратегического партнера. Однако, фактические действия, в частности реализация проектов в рамках ОПОП значительно отстают от подобной публичной оценки. Суммируя вышесказанное, можно прийти к выводу, что китайская инициатива «Один пояс – один путь» в первую очередь направлена на расширение влияния КНР в Центральноазиатском регионе. Доминирующую роль в доставке товаров в Европу всё еще продолжает играть Южный морской путь и эта ситуация скорее всего не изменится в течении нескольких ближайших лет. Инвестиции в сухопутные маршруты лишь в 2021 году получили экономическую обоснованность, когда ставки за фрахт морских перевозок увеличились в несколько раз. До этого перевозить грузы по железной дороге было дороже, чем по морю, а потому китайские компании были готовы пойти на более длинные сроки доставки.

При этом создание транс евразийских магистралей осложняется целым рядом факторов. С одной стороны, прокладка маршрутов по территории России связана с тем, что российское руководство не допускает участия лишь китайских компаний в осуществлении инфраструктурных про-

ектов, отдавая предпочтение собственным организациям для недопущения повышения зависимости от более экономически развитого соседа. Это в свою очередь значительно уменьшает потенциальный объем инвестиций, который согласен выделить Китай. Однако, средств самой Российской Федерации недостаточно для осуществления столь масштабных проектов. С другой стороны, прокладка путей через другие страны региона, уже попавшие под влияние Китая, связана с еще большим объемом инвестиций, заклю-

чением различных соглашений и значительным количеством бюрократических процедур. Всё это снижает заинтересованность китайских компаний в данных маршрутах.

Для стран ЕАЭС данные факты говорят о том, что китайская инициатива, скорее всего, не принесет огромной пользы их экономикам и экономике союза в целом, по крайней мере в ближайшие годы, а попытки уйти от российского влияния заканчиваются для ряда государств ничуть не меньшей зависимостью от Китая.

Библиографический список

1. Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года».
2. Акаев А.А., Давыдова О.И., Малков А.С., Шульгин С.Г. Моделирование перспективных торгово-транспортных коридоров в рамках проекта «Один пояс – один путь» // Экономика региона. 2019. № 4. С. 981-995.
3. Антонова Ю.А. Основные национальные интересы России и Китая в рамках реализации проекта сопряжении ЕАЭС и ОПОП // Наука и образование сегодня. 2021. № 5. С. 64.
4. Архипова В.В., Пантелеев А.А. ЕАЭС и стратегические инициативы КНР в контексте российских реалий // Современная Европа. 2020. № 3. С. 96-108.
5. Кичигина И.М. «Один пояс – один путь»: северные амбиции Китая или «ледяной шелковый путь» // Российско-китайские исследования. 2021. № 1. С. 57-63.
6. Лихачева А.Б., Макаров И.А., Пестич А.С. Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка для Евразийского экономического союза // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. № 3. С. 97.
7. Носов М.Г. ЕАЭС и ЕС В контексте китайского проекта «один пояс – один путь»: предварительные итоги. Статья вторая // Современная Европа. 2020. № 6. С. 15.
8. Носов М.Г. Россия в контексте китайского проекта «один пояс – один путь». Статья первая // Современная Европа. 2020. № 5. С. 33.
9. Омурова Ж.О. Сотрудничество Кыргызской Республики с китайской Народной Республикой в рамках проекта «один пояс – один путь» // Вестник ВолГУ. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2019. № 5. С. 236-249.
10. Степанов Н.С. Экономическое взаимодействие КНР и России: проблемы и перспективы сопряжения ЕАЭС и ОПОП // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2020. № 3-2. С. 147.
11. Сьюань Ц., Чжунъян Г. Механизм урегулирования коммерческих споров в рамках сопряжения ЕАЭС и китайской инициативы «один пояс, один путь» // Государственная служба. 2020. № 3. С. 125.
12. Хейфец Б.А., Чернова В.Ю. Роль России в развитии интеграционных процессов на развивающихся рынках // Экономика региона. 2020. № 2. С. 627.
13. Шамахов В.А., Случевский В.В. Некоторые аспекты сопряжения проектов ЕАЭС – «один пояс – один путь» // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2019. № 1. С. 27.
14. Щерба К.Д. «Один пояс – один путь»: перспективы сопряжения с ЕАЭС // Социально-гуманитарные знания. 2019. № 6. С. 210.
15. Svetlicinii A. China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: "integrating the integrations" // Вопросы государственного и муниципального управления. 2018. № спецвыпуск. С. 117.
16. Parfenova E.I., Tchebakova N.M., Soja A.J. Assessing landscape potential for human sustainability and 'attractiveness' across Asian Russia in a warmer 21st century. Environmental Research Letters. 2019. С. 12.
17. Интервью Медиакорпорации Китая // Администрация Президента России. 2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/copy/57684> (дата обращения: 01.08.2022).