

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС
ШЕЛКОВОГО ПУТИ:
РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ
ДЛЯ РОССИИ¹**

Луконин Сергей Александрович
кандидат экономических наук,
заведующий сектором экономики
и политики Китая ИМЭМО им.
Е. М. Примакова РАН.
Адрес: Институт мировой
экономики и международных
отношений им. Е. М. Примакова
Российской академии наук,
117997, Москва, ГСП-7,
ул. Профсоюзная, д. 23.
E-mail: sergeylukonin@mail.ru

В статье рассматривается новый тип китайской экономической экспансии – концепция «Один пояс, один путь». Показаны этапы ее формулирования и реализации. Определяются финансовая основа и географические направления ее реализации. Отмечается, что проект направлен на поддержку китайской экономики в целом и внутренних районов Китая в частности. Дается прогноз развития концепции и описывается влияние, которое окажет ее реализация на внутреннюю экономику и внешнеэкономическую политику Китая. Также выделяются риски и возможности для России, связанные с реализацией концепции «Один пояс, один путь».

**SILK ROAD ECONOMIC BELT:
RISKS AND OPPORTUNITIES
FOR RUSSIA**

Lukonin, Sergey A.
PhD, Head of Section for Economic
and Political Studies of China
of IMEMO RAS.
Address: Primakov Institute of World
Economy and International Relations,
Russian Academy of Sciences,
23 Profsoyuznaya Str., GSP-7,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: sergeylukonin@mail.ru

The article deals with a new type of Chinese economic expansion - the concept of «One belt, one road». Author describes main stages of its formulation and implementation, defines financial basis, and the main geographical areas of its implementation. It is noted that the project aims to support the Chinese economy in general and the inland areas of China in particular. Also there is a forecast of concept development. Author describes the impact of concept implementation on the domestic economy and foreign policy of China. In article the risks and opportunities for Russia, associated with the implementation of the concept of «One belt, one road» also discussed.

¹ Статья подготовлена по материалам исследования, проведенного при финансовой поддержке Российского научного фонда в Институте мировой экономики и международных отношений РАН, проект № 14-28-00097.

Ключевые слова: мировая экономика, Китай, внешняя политика, экономический пояс шелкового пути, концепция «Один пояс, один путь».

Keywords: world economy, China's foreign policy, Silk Road economic belt, the concept of «One belt, one road».

Экспансия – главный двигатель экономики Китая. Стремительному экономическому развитию Китая способствовала открытая внешнеэкономическая политика. Темпы прироста внутреннего потребления не достаточны для компенсации потерь от замедления темпов прироста внешнеторгового оборота в целом и в частности экспорта. Китайские высокотехнологичные товары с трудом проникают на рынки развитых стран. Причины – в сокращении спроса на основных экспортных рынках США и ЕС, а также в частичном несоответствии китайских товаров требованиям развитых стран.

Истории успеха связаны, как правило, с потребительскими и телекоммуникационными товарами (бытовая техника, мобильные телефоны, ноутбуки, средства связи и т. д.), однако, данные отрасли не достаточно масштабны, чтобы играть роль локомотива для всей китайской экономики. Кроме того, перед китайским правительством остро стоит задача модернизации экономики, т. е. расширения инновационного сектора. Учитывая трудности в продвижении китайских инновационных товаров, встает вопрос их сбыта. Внутри Китая такие товары могут использоваться в инфраструктурных проектах, однако, во-первых, инфраструктура уже насыщена (для данного этапа развития страны), во-вторых, частично не готова к дальнейшей модернизации.

Очередная государственная программа финансирования может привести к обострению экономических дисбалансов (перепроизводство, снижение конкуренции, увеличение задолженности и т. д.) [1]. Кроме того, китайское правительство следует логике рыночного регулирования и постепенно отказывается от стимулирования экономики искусственным путем. При этом естественный спрос на инновационные товары внутри Китая недостаточен – уровень существующей инфраструктуры и темпов ее развития пока обгоняет темпы развития человеческого капитала.

В этих условиях китайское правительство выбирает достаточно логичный путь создания спроса на китайские высокотехнологичные товары за рубежом. Для этого формулируются внешнеэкономические стратегии экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. (так называемая концепция «Один пояс, один путь»).

Рождение идеи. Несмотря на сравнительную молодость проекта экономического пояса Шелкового пути в его реализации уже можно выделить несколько этапов.

Первый этап – формулирование. Проект экономического пояса Шелкового пути был представлен Си Цзиньпином осенью 2013 г. в Казахстане¹. Первоначально эта идея не была наполнена конкретным содержанием. На полях можно отметить, что в том или ином виде идея о воссоздании Шелкового пути существовала давно. Так называемый новый Шелковый путь (железная дорога от Ляньюньгана до Роттердама протяженностью 10,9 тыс. км) был введен в эксплуатацию еще в 2001 г. [5].

Второй этап – апробация. Резко увеличилось количество международных конференций, проводимых на высоком уровне (организаторы: пресс-канцелярия и региональные власти) с приглашением экспертов из США, ЕС, России, Казахстана, Беларуси, Монголии и других стран. При этом китайская сторона никаких конкретных деталей не озвучивала. Создавалось впечатление, что китайские специалисты собирали идеи участников для обсуждения и их последующей реализации для понимания рисков и вызовов и своевременного разрешения противоречий. Практически все российские специалисты высказывали опасения о неизбежной конкуренции проектов Шелкового пути и ЕАЭС. После чего китайские докладчики практически каждое свое выступление начинали со слов «Шелковый путь не является конкурентом ЕАЭС и не предполагает институционализации и наднационального регулирования». Первоначально большая часть конференций проводилась в Пекине и Шанхае, количество участников – около 100 человек.

Третий этап – уточнение. Конференции переносятся в регионы и города, которые станут частью Шелкового пути (преимущественно Синьцзян-Уйгурский автономный район, автономный район Внутренняя Монголия, провинция Ганьсу). Приглашаются уже в основном специалисты из России, Казахстана, Беларуси, Монголии и стран Центральной Азии. Деталей все также мало – основная идея в том, что китайский проект не представляет угрозы, не составит конкуренции существующим региональным проектам, не будет являться причиной обострения отношений с Россией в странах Центральной Азии.

На этом же этапе выделяются средства для создания мозговых центров экономического пояса Шелкового пути при вузах, которые также включаются в «ралли конференций».

Формулируется концепция «Один пояс, один путь», которая включает в себя проекты экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. и предполагает, что *глобальное развитие инфраструктуры за счет усилий Китая создаст базу для формирования новых зон (пояса) экономического развития для всего мира.* Высказывается

¹ Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее. – URL: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>

идея о синхронизации с Шелковым путем национальных стратегий развития других стран: ЕАЭС, казахского Светлого пути, монгольского Степного пути, южнокорейской Евразийской инициативы.

«Один пояс, один путь» – это не международная организация и даже не мегастратегия, это глобальный процесс, не имеющий ограничений по пространству или времени. Его главная цель – построение новой мировой транспортной инфраструктуры как основы для экономической экспансии китайского капитала.

Финансовая платформа. В качестве финансовой платформы проекта учреждается Фонд Шелкового пути объемом 40 млрд долларов с направленностью на инфраструктурные инвестиции. Учредители фонда – ЦБ КНР (65%), Китайская инвестиционная корпорация (15%), Экспортно-импортный банк Китая (15%), Китайский банк развития (5%)¹. Фонд действует в соответствии с китайским законодательством, в его проектах могут принимать участие иностранные инвесторы.

К финансированию проектов также могут привлекаться Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (100 млрд долларов) и Банк БРИКС (потенциально 100 млрд долларов). Формально их деятельность не сосредоточена на финансировании проектов сухопутного Шелкового пути, вместе с тем их капитал может направляться в инфраструктуру стран ЦА.

Планируется создание фонда поддержки предприятий (30 млрд долларов), который будет экспортировать китайские промышленные товары по Шелковому пути. Китайская инвестиционная корпорация создаст механизм поддержки ПИИ объемом более 40 млрд долларов. Планируется адаптация Китайского банка развития (примерно 1,3 трлн долларов), Эксим банка Китая и Сельскохозяйственного банка Китая для более глубокого участия в реализации проекта.

Отдельные провинции также могут создавать фонды поддержки провинциальных компаний, участвующих в реализации проекта или использующих его инфраструктуру. Например, власти провинции Гуандун 2017 г. планируют создать фонд финансирования 40 ключевых проектов объемом более 50 млрд долларов, которые включают в себя создание комплексных транспортных узлов [6].

Основным финансовым механизмом реализации экономического пояса является предоставление кредитов китайскими финансовыми институтами для реализации инфраструктурных проектов. Главное условие – использование китайского оборудования, товаров, услуг и рабочей силы (голубые воротнички). На локализацию производства

¹ Policy Banks Linked to 'Belt and Road' Plans Said to Get US\$ 31 Bln. – URL: <http://english.caixin.com/2015-07-21/100831133.html>

китайские партнеры идут неохотно, предпочитая загружать соответствующие отрасли внутри Китая.

Железнодорожная дипломатия Китая. Железнодорожная отрасль выбрана в качестве основной экспортной отрасли, которая может стать локомотивом экономического развития Китая. Как и в случае с японской концепцией «Летящих гусей», за китайскими железными дорогами последуют производители оборудования, программного обеспечения, провайдеры инжиниринговых и других услуг, а также банки, страховые и другие компании.

Планируется, что строительство обычных и высокоскоростных железных дорог за рубежом загрузит избыточные мощности, придаст стимул развитию высокотехнологичного производства (в том числе энергосберегающие технологии), будет способствовать повышению спроса на китайские промышленные товары, программное обеспечение, инжиниринговые услуги, сервис и т. д. на долгое время вперед.

В регионах осуществления проекта будет расширено присутствие китайских банков и финансовых организаций и, следовательно, трансграничное использование юаня.

Эта политика получила название *высокоскоростной железнодорожной дипломатии* (в настоящий момент переговоры о строительстве железной дороги ведутся почти с 30 странами). В 2014 г. объем экспорта китайского железнодорожного оборудования составил почти 4,4 млрд долларов (+22,6% по сравнению с 2013 г.). Китайские промышленные и инжиниринговые компании железнодорожной отрасли участвовали в реализации 348 международных проектов объемом 24,7 млрд долларов [7].

Для реализации крупных проектов и повышения конкурентоспособности на внешних рынках еще в 2014 г. произошло слияние двух китайских железнодорожных корпораций China CNR Corporation Ltd. и CSR Corporation Ltd.

Шелковый путь на современном этапе. Экономический пояс Шелкового пути – это *неинституализованный процесс*, направленный на достижение следующих целей:

- поддержка экономического развития внутренних районов Китая (прежде всего Синьцзян-Уйгурского автономного района и Внутренней Монголии);
- создание рынка сбыта для китайских товаров;
- поддержка экспансии китайского капитала в странах Центральной Азии, Центрально-Восточной Европы, Закавказья, обеспечение спроса за пределами Китая на продукцию избыточных мощностей;
- увеличение производства высокотехнологичной продукции национальным сегментом китайской экономики и увеличение ее доли в общем объеме китайского экспорта;

- обеспечение транзитных торговых путей в Европу (в обход загруженных морских торговых путей);
- расширение интернационализации юаня и увеличение его доли в мировой финансовой системе;
- создание зоны действия китайских стандартов (по типу транстихоокеанского или трансатлантического партнерства).

Уже сейчас объем экономических связей Китая со странами, предположительно входящими в экономический пояс, весьма значителен. В I квартале 2015 г. товарооборот Китая со странами пояса составил 236 млрд долларов, при этом их доля в общем объеме китайского экспорта – почти 30%¹.

Внутренняя глобализация Китая. Реализация экономического пояса Шелкового пути синхронизируется с экономической регионализацией и глобализацией Китая, в рамках которой выделяются следующие регионы-направления:

- *Северо-Восток и Север Китая* – экономический коридор Китай – Монголия – Россия, с преимущественной ориентацией на Дальний Восток России и Монголию.
- *Северо-Запад Китая* – входит в экономический пояс Шелкового пути с преимущественной ориентацией на страны Центральной Азии, Россию, Восточную Европу и далее.
- *Запад Китая* – экономический коридор Китай – Пакистан.
- *Юго-Запад Китая* – экономический коридор Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия (зона свободной торговли АСЕАН + Китай).
- *Восточные провинции* входят в Морской шелковый путь XXI в. с преимущественной ориентацией на страны АТР (сеть договоров о свободной торговле с Южной Кореей, Австралией, Новой Зеландией, потенциально создание зоны свободной торговли Китай – Южная Корея – Япония).

Связующими звеньями (транспортными артериями) между этими уровнями являются отдельные ветви экономического пояса Шелкового пути.

Экономический пояс Шелкового пути в будущем. В среднесрочной перспективе экономический пояс Шелкового пути останется экономическим проектом, направленным на развитие внутренних районов Китая. При его реализации с определенными изъятиями будет создана сеть двусторонних договоров и зон свободной торговли. Однако полноценное интеграционное объединение создано пока не будет.

Первый этап проекта, скорее всего, будет осуществляться по пути Китай – Казахстан – Россия (без формирования зоны свободной торговли), далее страны Европы через Беларусь или Санкт-Петербург.

¹ One Belt and One Road. – URL: <http://en.xinfinance.com/html/OBAOR/Policy/>

С другими странами Центральной Азии сложно договориться из-за внутрирегиональных противоречий – есть сомнения в возможности обеспечить безопасность грузов. Трудно решаемая проблема – экономия времени на таможенном оформлении. Вместе с тем это не ограничивает другие географические направления.

Китай не будет переводить этот проект в институциональную форму или действовать исключительно через механизмы ЕАЭС или ШОС (предложение России). Это ему не выгодно. Некоторые китайские эксперты говорят, что это затормозит проект. Их мотивация: в России долгая процедура принятия решений, медленные темпы строительства, преобладает стремление к односторонней выгоде, предпочтение некитайским технологиям, коррупция и т. п.

Вместе с тем даже ограниченная реализация проекта приведет к следующим значительным изменениям:

- *расширение рынка сбыта для китайской продукции.* Создание дополнительного спроса на продукцию китайской промышленности в странах Центральной Азии, ЕАЭС, Восточной Европы и Закавказья снизит критичность проблемы избыточных мощностей в Китае;

- *стимул для развития китайской экономики.* Удовлетворение спроса на продукцию китайской промышленности будет поддерживать темпы прироста китайского ВВП;

- *модернизация китайской экономики.* Благодаря расширению спроса в рамках крупных инфраструктурных проектов будет создан дополнительный стимул для увеличения выпуска высокотехнологичных товаров и их доли в общем объеме китайского экспорта;

- *изменение структуры и направления китайского экспорта.* Доля США и ЕС в общем объеме экспорта из Китая снизится (при сохранении лидирующих позиций) в пользу стран Центральной Азии, ЕАЭС, Восточной Европы и Закавказья;

- *изменение корпоративной карты региона.* Вслед за китайскими ПИИ при реализации проекта в страны Центральной Азии, ЕАЭС, Восточной Европы и Закавказья придут китайские транснациональные корпорации, а также средний и малый бизнес. Компании будут следовать за лидером проекта (строительство инфраструктурных объектов), оказывая консультационную, торговую, технологическую, инженеринговую, программную и другую поддержку;

- *реиндустриализация внутренних провинций Китая.* Во внутренних районах Китая будет создано новое производство с ориентацией сбыта на страны Центральной Азии, ЕАЭС, Восточной Европы и Закавказья;

- *уменьшение внутренней миграции.* Развитие внутренних провинций приведет к уменьшению количества трудовых мигрантов в Китае и расширению потребительского спроса. Это повлияет на увеличе-

ние дефицита и удорожание рабочей силы в приморских провинциях и, следовательно, приведет к росту производственных издержек и удорожанию продукции восточных провинций Китая. Темпы прироста ВВП востока страны снизятся в пользу севера и северо-запада;

– *закрепление экономико-географической ориентации Китая.* Характер промышленности провинций, их структура и направление экспорта будут формироваться в соответствии с транспортно-экономическими коридорами.

Основная ветка проекта будет проходить через территорию Китая – Казахстана – России – Беларуси – Восточной Европы и далее в Центральную и Западную Европу. Остальные ветки проекта будут реализованы с ограничениями из-за проблем стабильности и безопасности в регионах-партнерах по проекту.

Внутренняя глобализация Китая. В рамках закрепления экономико-географической регионализации Китая будет происходить его внутренняя глобализация. Передовые зоны свободной торговли распространятся на прилегающие районы и провинции, произойдет взаимопроникновение промышленных колец, их пересечение и слияние. Возникнут мегагорода и мегаагломерации. Вероятная структура: мегагород – промышленное кольцо – ветка Шелкового пути – договор о свободной торговле или региональная зона свободной торговли – глобальная экономика.

При реализации проекта будет увеличена доля юаня в мировой торговле и финансовой системе, юань станет одной из основных валют территории Шелкового пути, но при этом не займет место доллара.

По фактору Шелкового пути Китай не станет абсолютным инновационным лидером, но прорывы по прикладным направлениям науки в энергосбережении, программном обеспечении, связи и коммуникациях будут совершены.

При реализации пояса будет повышена эффективность китайских крупных компаний и китайского бизнеса в целом. Приглашение к участию в проектах, например, японских или южнокорейских компаний или инвесторов будет способствовать получению опыта работы в международных условиях и по правилам глобальной отчетности.

По оптимистическому варианту в области безопасности реализация экономического пояса Шелкового пути будет способствовать снижению вероятности военного конфликта и углублению сотрудничества по данному направлению. Будет ограничен потенциал агрессивного поведения Китая при отстаивании своих интересов, так как это поставило бы под угрозу реализацию проекта. Противостояние соперничающих стран будет снижаться на уровне государств, однако приведет к усилению конкуренции на уровне бизнеса.

Единое и свободное для передвижения товаров, услуг и людей пространство будет создано с ограничениями.

Основные противоречия при реализации Шелкового пути будут сохраняться между промышленно развитыми странами в области использования национальной продукции, а также в области финансирования проекта или отдельных его частей.

Экономика во внешней политике Китая будет играть ведущую роль. Китай не предложит новую идею глобального развития, но экономический пояс Шелкового пути будет способствовать заинтересованности Китая в поддержке хороших отношений с соседями и странами – участницами проекта. Будут выровнены отношения с Японией, Южной Кореей и некоторыми странами АСЕАН, так как Китай заинтересован в демонстрации доброй воли для успешной реализации проекта.

В целом пространство Шелкового пути не будет стремиться к жесткому наднациональному регулированию, в то же время его реализация будет способствовать взаимопроникновению национальных экономик. Структура Шелкового пути останется гибкой на основе проектного финансирования и последующего сближения норм регулирования отдельных стран. Реализация Шелкового пути при эффективном переговорном процессе со странами – участницами будет являться двигателем не только Китайской экономики, но и стран – участниц проекта.

В случае негативного варианта стратегия Шелкового пути приведет к доминированию китайского бизнеса на новых международных площадках в ущерб национальному бизнесу. Это вызовет протесты национальных правительств и бизнесменов, чреватые срывом начатых проектов, ростом антикитайских выступлений, ударом по интересам третьих стран-участников.

При реализации китайского проекта Россия может столкнуться с *вызовами и рисками* (которые не обязательно будут реализованы):

- *Россия – игрок номер 2.* Впервые Россия оказывается в роли ведомого игрока, т. е. Китай будет более жестко отстаивать свои экономические интересы;

- учитывая географическую направленность Шелкового пути, вероятно усиление конкуренции между китайским и российским бизнесом в зонах российских стратегических интересов: Центральная Азия, Восточная Европа, потенциально – Закавказье;

- в случае вероятного прохождения основной железнодорожной ветки Шелкового пути по российской территории через Оренбург или Челябинск большую часть транзитных платежей будет получать Казахстан;

- использование китайского капитала предполагает закупку китайского оборудования и инжиниринговых услуг. В этом случае российская промышленность не будет принимать участие в проекте;
- неясность потенциала синхронизации ЕАЭС и Шелкового пути. В данный момент механизмы практической работы по объединению проектов не ясны, не ясен и потенциал использования механизмов ЕАЭС для реализации Шелкового пути на территории России, Беларуси и Казахстана.

Для снижения рисков по фактору Шелкового пути представляется целесообразным:

- на базе ЕАЭС создать единую группу по координации и синхронизации российских и китайских региональных программ развития, а также программ развития других стран (например, казахский Светлый путь, монгольский Степной путь, южнокорейская Евразийская инициатива).
- рассмотреть возможность создания совместных предприятий для реализации региональных проектов; локализации производства с использованием потенциала российских территорий опережающего социально-экономического развития на Дальнем Востоке России; взаимного включения предприятий в производственные цепочки транснациональных компаний; создания крупных промышленных консорциумов с перспективой выхода на внешние рынки; инвестирования в реализацию долгосрочной и капиталоемкой российской арктической программы;
- привлекать к участию в отдельных проектах Шелкового пути Японию и Южную Корею.

Вырисовывающиеся в свете сказанного нюансы будут влиять на конфигурацию российско-китайских отношений. По мере продвижения и финансового обеспечения Шелкового пути двусторонний баланс экономических отношений будет смещаться в пользу Китая. России отводится роль ведомого партнера. Ее глобальные экономические и финансовые интересы будут представлены меньше китайских.

Новой площадкой для реального столкновения российских и китайских интересов может стать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, в котором Китай обладает 26% голосов, на 2-м месте – Индия (7,51%), на 3-м – Россия (5,93%), что позволяет Пекину блокировать ключевые решения, для принятия которых требуется $\frac{3}{4}$ голосов. Основой потенциальных разногласий могут стать не во всем совпадающие стратегические инвестиционные интересы Китая и России: для России приоритет – пространство Дальнего Востока и ЕАЭС, для Китая – вся Азия и в будущем – практически весь мир.

По мере расширения диалоговых экономических и военно-политических полей в отношениях Китая с США Пекин все чаще будет

смотреть на Россию и ухудшающиеся отношения Россия – Запад как на козырь, который можно использовать для выстраивания нового варианта отношений с Вашингтоном в выгодном, по возможности, для Китая варианте.

Многовариантность поведения Китая на новом этапе его развития увеличивает риски для России. Она не позволяет точно просчитать направления и степень этих рисков, поэтому возможности их минимизации связаны не столько со стратегией реакции на те, или иные изменения, сколько с созданием фундаментальных балансиров на случай развития или поведения Китая по неблагоприятному для России варианту.

Таковыми представляются, во-первых, формирование правовой, финансовой и институциональной инфраструктуры для обеспечения интересов России при подключении к китайским проектам Шелкового пути, прежде всего к тем, которые связаны с российской территорией и территорией Казахстана и Беларуси. Во-вторых, создание стратегических балансиров на случай возникновения сверхзависимости от Пекина либо внутреннего кризиса в Китае. В военно-политическом аспекте – за счет нормализации отношений с США, в экономическом – с ЕС, Японией и Южной Кореей. Последнее имеет особое стратегическое значение в плане будущего дальневосточных регионов России.

Список литературы

1. Дисбалансы транстихоокеанского пространства / отв. ред. В. В. Михеев, В. Г. Швыдко. – М. : Магистр, 2014.
2. Подбиралина Г. В., Мигалева Т. Е. Экономические интересы Китая и России в Шанхайской организации сотрудничества // Международная торговля и торговая политика. – 2015. – № 2. – С. 83–94.
3. Современный Китай в системе международных отношений / отв. ред. Д. В. Буяров. – 2-е изд. – М. : ЛИБРОКОМ, 2013.
4. Чеклина Т. Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом шелковом пути» // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 2.
5. Daly J. C. K. Why Kazakhstan is Key to China's Central Asia Strategy // Silk Road Reporters. – 2015. – July 14. – URL: <http://www.silkroadreporters.com/2015/07/14/why-kazakhstan-is-key-to-chinas-central-asia-strategy>
6. Lau M. Guangdong May Set up Own Silk Road Fund as it Implements China's 'One Belt, One Road' Strategy // Policies & Politics. – 2015. – 5 June. – URL: <http://www.scmp.com/news/china/>

policies-politics/article/1816845/guangdong-may-set-own-silk-road-fund-it- implements

7. Weijia H. Railway Equipment Exports Surge 22.6% in 2014 // *Global Times*. – 2015. – 2–4. – URL: <http://www.globaltimes.cn/content/906002.shtml>

References

1. Disbalansy transtikhookeanskogo prostranstva [Imbalances of the Transpacific Space], aditor by V. V. Mikheev, V. G. Shvydko, Moscow, Magistr, 2014. (In Russ.).

2. Podbiralina G. V., Migaleva T. E. Ekonomicheskie interesy Kitaya i Rossii v Shankhayskoy organizatsii sotrudnichestva [Economic Interests of China and Russia in the Shanghai Organization of Cooperation], *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and a Trade Policy], 2015, No. 2, pp. 83-94. (In Russ.).

3. Sovremennyy Kitay v sisteme mezhdunarodnykh otnosheniy [Modern China in System of the International Relations], aditor by D. V. Buyarov, 2nd ed., Moscow, Knizhnyy dom «LIBROKOM», 2013. (In Russ.).

4. Cheklina T. N. Perspektivy sotrudnichestva stran Shankhayskoy organizatsii sotrudnichestva v ramkakh proekta «Ekonomicheskiy poyas na Velikom shelkovom puti» [Prospects of Cooperation of the Countries of the Shanghai Cooperation Organisation within the «Economic Belt on the Great Silk Way» Project], *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*, 2015, No. 2. (In Russ.).

5. Daly J. C. K. Why Kazakhstan is Key to China's Central Asia Strategy, *Silk Road Reporters*, 2015, July 14. Available at: <http://www.silkroadreporters.com/2015/07/14/why-kazakhstan-is-key-to-chinas-central-asia-strategy>

6. Lau M. Guangdong May Set up Own Silk Road Fund as it Implements China's 'One Belt, One Road' Strategy, *Policies & Politics*, 2015, 5 June. Available at: <http://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/1816845/guangdong-may-set-own-silk-road-fund-it- implements>

7. Weijia H. Railway Equipment Exports Surge 22.6% in 2014, *Global Times*, 2015, 2–4. Available at: <http://www.globaltimes.cn/content/906002.shtml>