

Предлагаемый доклад подготовлен группой экспертов во главе с руководителем Центра экономических исследований РИСИ, кандидатом геолого-минералогических наук И. В. Прокофьевым в составе ведущего научного сотрудника, доктора технических наук О. Н. Ларина** и старшего научного сотрудника, кандидата технических наук К. Е. Каратаевой***.*

Инициатива "Один пояс — один путь" — новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере

Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, подписанный Президентом России Владимиром Путиным и Председателем КНР Цзян Цзэмином в Москве 16 июля 2001 г., вывел партнёрство между нашими странами на качественно новый этап¹. Благодаря ему российско-китайские отношения за сравнительно короткий исторический период смогли достичь высокого уровня, позволяющего говорить о всеобъемлющем партнёрстве и стратегическом взаимодействии двух стран в духе равноправия, доверия и взаимной поддержки². Во время очередного, шестого по счёту, официального визита в Москву в июле 2017 г. председатель КНР Си Цзиньпин отметил, что в настоящее время китайско-российские отношения переживают наилучший период в истории, наши страны поддерживают тесную координацию и взаимодействие, что способствует развитию и процветанию обеих сторон. Примечательно, что свой первый зарубежный визит китайский лидер совершил в Россию, причём буквально через неделю после избрания 14 марта 2013 г. на должность председателя КНР. По мнению китайской стороны, это явилось свидетельством высокого уровня и особого характера межгосударственных отношений наших стран³.

* igor.prokofyev@mail.ru

** larin_on@mail.ru

*** k.karataeva10@mail.ru

¹ Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой // Президент РФ. Официальный сайт. 2001. 16 июня. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3418> (дата обращения: 20.09.2017).

² Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 4 июля. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 20.09.2017).

³ Российско-китайские переговоры в расширенном составе // Президент РФ. Официальный сайт. 2013. 22 марта. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/17726> (дата обращения: 20.09.2017).

Руководство России и КНР всегда уделяло особое внимание развитию двусторонних отношений в транспортной сфере, а в последнее время эта тема приобрела особую актуальность в связи с реализацией китайской стороной стратегической инициативы по совместному строительству "Один пояс — один путь" (далее — "Пояс и путь"), в которой важная роль отводится транспортным коридорам, транзиту и логистике⁴. Стратегия "Пояс и путь" способна объединить большинство стран Евразийского и соседних континентов с населением более 4,4 млрд человек⁵. Однако впечатляет не только геоэкономический потенциал инициативы, но и активность её продвижения на международной арене. На начало 2017 г. её поддержали более 100 стран, подписано 46 соглашений о сотрудничестве по совместному строительству "Пояса и пути" с 39 государствами и международными организациями, в том числе с ШОС, ООН, СБ ООН, ПРООН, ЭСКАТО, ВОЗ и др. Президент России Владимир Путин неоднократно подчёркивал, что инициатива китайских партнёров по системному строительству "Пояса и пути" активно поддерживается российской стороной и ей будет оказываться необходимое содействие, так как этот проект нацелен на увеличение взаимной торговли, создание современных производств и рабочих мест, что обеспечит опережающее развитие российских и китайских экономик.

Китай значительно выиграл от глобализации, стал важным экономическим партнёром и инвестором для многих стран. По мнению экспертов, к 2030 г. китайская экономика может занять первое место в мире по объёму ВВП (по рыночным ценам), а по паритету покупательной способности уже сейчас обгоняет все страны⁶. В свою очередь, стратегия "Пояс и путь" поможет Пекину усилить позиции на глобальных рынках. На страны вдоль "Пояса и пути" приходится около третьей части от общего объёма внешней торговли КНР. По итогам 2016 г. товарооборот с этими странами дополнительно вырос на 0,6 %, по сравнению с 2015 г., и достиг 947,8 млрд дол.⁷ Положительная динамика отмечается и во взаимной торговле России и Китая. Если по итогам 2016 г. взаимный

⁴ См. подробнее: *Губин А.В.* Проект "Экономического пояса Нового Шёлкового пути" // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4. С. 138–157; *Каратаева К.Е.* Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4. С. 218–237; *Фролова И.Ю.* Китайский проект "Экономический пояс Шёлкового пути": развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5. С. 47–67; *Комиссина И.Н.* Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1. С. 60–81; *Ларин О.Н.* Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4. С. 152–170.

⁵ How can we realize the opportunities of China's Belt and Road strategy? // World Economic Forum. 2017. May 11. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/05/re-paving-the-ancient-silk-routes-realising-opportunities-along-the-belt-and-road/> (дата обращения: 20.09.2017).

⁶ Why China could lead the next phase of globalization // World Economic Forum. 2016. November 22. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2016/11/china-lead-globalization-after-united-states> (дата обращения: 20.09.2017).

⁷ Совместное строительство "Одного пояса, одного пути": идея, практика и вклад Китая // *Yidaiyilu.gov.cn*. 2017. 1 мая. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 20.09.2017).

товарооборот наших стран увеличился на 4 % и составил 66 млрд дол., то в первом полугодии 2017 г. объём торговли вырос практически на треть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Основные задачи развития российско-китайского сотрудничества на современном этапе связаны со стабилизацией двусторонней торговли, совершенствованием её структуры, формированием новых моделей взаимодействия и точек роста в рамках создаваемого по инициативе Президента РФ Владимира Путина Евразийского экономического партнёрства⁸.

Среди прочих важных факторов, оказывающих положительное влияние на внешнеторговую динамику и расширение экономического взаимодействия двух стран, особо следует выделить мероприятия по опережающему развитию трансграничных транспортных коридоров и улучшению условий пересечения государственных границ. Реализация этих мероприятий обеспечит сокращение затрат российских экспортёров на логистику, что, как следствие, позволит им нарастить объёмы сбыта отечественной продукции и на китайский рынок, и на рынки стран Азии, участвующих в строительстве "Пояса и пути". Поэтому развитие российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере в рамках инициативы "Пояса и пути" открывает новые возможности для расширения партнёрских отношений между странами и окажет содействие дальнейшему углублению их стратегического взаимодействия.

Важным условием успешной реализации международных (трансграничных) транспортных проектов является наличие достаточного объёма финансирования. С этой целью Россия и Китай создали совместный Российско-китайский инвестиционный фонд (далее — РКИФ), учредителями которого являются Российский фонд прямых инвестиций (далее — РФПИ) и Китайская инвестиционная корпорация (China Investment Corporation, далее — CIC). Капитал фонда формируется за счёт взносов каждого из учредителей в размере 1 млрд дол. и дополнительных взносов в размере 2 млрд дол. от внешних инвесторов. Инвестиции направляются преимущественно в российские проекты⁹. За пятилетний период деятельности фонд профинансировал 19 проектов с общим объёмом инвестиций 1 млрд дол. в сфере лесопереработки, транспортной инфраструктуры, в финансовом, технологическом и потребительском секторах. В июле 2017 г., во время визита Си Цзиньпина в Москву, РФПИ и CIC объявили об увеличении капитала РКИФ на 1 млрд дол. за счёт пропорциональных взносов со стороны учредителей. Дополнительно до 2 млрд дол. может быть привлечено от новых инвесторов¹⁰. Для осуществления прямых инвестиций в юанях в проекты, связанные с инициативой "Пояс и путь", Китай создаёт специализированные инвестфонды.

⁸ Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 4 июля. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54979> (дата обращения: 20.09.2017).

⁹ Российский фонд прямых инвестиций и Китайская инвестиционная корпорация создали Российско-китайский инвестиционный фонд // Российский фонд прямых инвестиций. 2012. 5 июня. URL: <https://rdif.ru/fullNews/136/> (дата обращения: 20.09.2017).

¹⁰ РФПИ и Китайская инвестиционная корпорация объявляют о докапитализации Российско-китайского инвестиционного фонда // Российский фонд прямых инвестиций 2017. 4 июля. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2501/> (дата обращения: 20.09.2017).

В 2017 г. РФПИ и China Development Bank (далее — CDB) договорились о создании Российско-китайского фонда инвестиционного сотрудничества (далее — РКФИС) в юанях с общим объёмом 68 млрд (эквивалент 10 млрд дол.). РФПИ будет участвовать в новом Фонде через РКИФ, а CDB — через дочернюю компанию China Development Bank Capital¹¹.

Общая характеристика инициативы "Пояс и путь"

На сегодняшний день китайская стратегическая инициатива "Пояс и путь" получила широкое признание мировым сообществом и претендует на одну из ведущих геополитических концепций современного мироустройства, которая предполагает формирование новой модели мирного сотрудничества и взаимовыгодного развития всех стран в условиях глобальной взаимосвязанности и взаимозависимости.

Идея совместного строительства "Пояса и пути" принадлежит председателю КНР Си Цзиньпину, который в сентябре 2013 г., во время визита в Казахстан, обратился к странам Евразии с предложением совместно развивать проект Экономического пояса Шёлкового пути (далее — ЭПШП), а в октябре, во время визита в Индонезию, предложил странам АСЕАН совместно развивать проект Морского Шелкового пути XXI века (далее — МШП). В дальнейшем эти два проекта легли в основу программного документа "Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века", который разработан в 2015 г. Национальной комиссией по развитию и реформам совместно с министерствами иностранных дел и коммерции (далее — программа "Пояс и путь")¹².

В программе "Пояс и путь" содержатся важнейшие компоненты стратегической инициативы: даётся характеристика принципов совместного строительства; отображается многоуровневая структура инициативы, в том числе региональная направленность проектов ЭПШП и МШП, система экономических коридоров, сеть взаимосвязанной инфраструктуры; обозначены приоритеты и механизмы реализации проектов посредством развития межрегионального и межгосударственного сотрудничества в финансовой, научной, гуманитарной и других сферах; приводятся сведения об основных средствах, которые использует китайское правительство для продвижения строительства "Пояса и пути". Для реализации этой идеи правительство Китая учредило руководящую рабочую группу, а также создало канцелярию руководящей группы при Государственном комитете по делам развития и реформ, которая занимается планированием, координацией и осуществлением Программы.

¹¹ РФПИ и Банк развития Китая создают Фонд совместных инвестиций в юанях объёмом \$10 млрд // Российский фонд прямых инвестиций. 2017. 4 апреля. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2499/> (дата обращения: 20.09.2017).

¹² Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути 21-го века // Посольство КНР в России. 2015. 23 апреля. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm> (дата обращения: 20.09.2017).

В мае 2017 г. канцелярия опубликовала книгу "Совместное строительство „Одного пояса, одного пути“: идея, практика и вклад Китая", в которой подробно изложен идейный замысел китайской инициативы, приведены сведения о предпринимаемых руководством страны усилиях по её продвижению, что должно способствовать более глубокому пониманию международным сообществом содержания инициативы и, как следствие, укреплению сотрудничества между странами для совместного строительства "Пояса и пути". В рамках инициативы китайское руководство предлагает развивать международное сотрудничество в пяти основных областях: политическая координация, взаимосвязь инфраструктур, бесперебойная торговля, свободное обращение капитала и укрепление духовной близости между народами.

Инициатива "Пояс и путь" имеет широкую географическую направленность и открыта для присоединения любых заинтересованных государств со всех континентов. Тем не менее в структуре программы "Пояс и путь" выделены приоритетные географические регионы, в которых Пекин намерен в первую очередь развивать сотрудничество. В числе таких регионов указаны Азия, Европа и Африка. Для эффективного планирования программных мероприятий, рационального использования ресурсов на их выполнение, а также организации действенного контроля достигнутых результатов географические направления распределены между двумя проектами — ЭПШП и МШП. Данные проекты отражают региональную и отраслевую специфику сотрудничества Китая со странами вдоль "Пояса и пути" и концентрируют усилия на развитии сухопутных и морских транспортных сообщений соответственно.

Географическая направленность проекта ЭПШП определяется конфигурацией сухопутных маршрутов, которые соединяют Китай с тремя макрорегионами Евразийского континента:

- 1) Европа — через Центральную Азию и Россию;
- 2) Ближний Восток — через Центральную Азию;
- 3) Юго-Восточная и Южная Азия с выходом на побережье Индийского океана.

Проект МШП базируется на морских коммуникациях, которые соединяют Китай посредством морских портов на восточном побережье страны с двумя главными макрорегионами:

- 1) Европа — через Южно-Китайское море и Индийский океан;
- 2) государства в южной части Тихого океана (включая группу АСЕАН) — через Южно-Китайское море¹³.

В проектах ЭПШП и МШП разработана система экономических коридоров, которая отражает разновекторный характер политики Пекина в отношении стран вдоль "Пояса и пути" с учётом их экономических, культурных и других региональных особенностей. Создание экономических коридоров ЭПШП и МШП предусматривает синхронное развитие инфраструктуры и расширение сети транспортных и транзитных коридоров.

¹³ The Belt and Road Initiative // HKTDC. 2017. May 16. URL: http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36B7.htm?utm_source=weky_edm&utm_campaign=edm_promo_upd&utm_medium=edm&DCSext.dept=12&WT.mc_id=6176104 (дата обращения: 20.09.2017).

В проекте ЭПШП заявлены шесть экономических коридоров. *Экономический коридор "Новый Евразийский континентальный мост"* (далее — НЕАКМ) является "сердцевинной" проекта ЭПШП и представляет собой современный вариант исторического Шёлкового пути, который в течение многих столетий обеспечивал торговые и гуманитарные связи между Западной и Восточной цивилизациями. НЕАКМ также называют вторым Евразийским сухопутным мостом. В качестве первого Евразийского сухопутного моста выступает Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), которая ещё в XIX в. соединила европейские страны с регионами Восточной Азии, включая китайские, корейские и японские территории.

Инфраструктурной основой НЕАКМ является развитая сеть железнодорожных и автомобильных магистралей, соединяющих морские порты на Восточном побережье Китая с крупными гаванями на Атлантическом побережье Западной Европы. Китайская часть коридора включает магистрали от восточных, а также центральных и южных провинций до Синьцзян-Уйгурского автономного района (далее — СУАР) на западе страны с выходом на границу с Казахстаном. После пересечения границы новый сухопутный мост проходит через Казахстан, Россию и Белоруссию в Польшу, а затем разветвляется по европейским странам и выходит на морские порты на севере и западе Европы. По коридору организованы перевозки по нескольким международным грузовым железнодорожным маршрутам, в том числе Чунцин — Дуйсбург (Германия), Ухань — Пардубице (Чехия), Чэнду — Лодзь (Польша), Чжэнчжоу — Гамбург (Германия), Иу — Мадрид. На всех маршрутах действует упрощённый порядок декларирования грузов, прохождения таможенных процедур, что позволяет увеличить скорость и снизить стоимость доставки грузов.

Первый контейнерный поезд по НЕАКМ отправился из Чунцина в Дуйсбург в 2011 г. С тех пор по коридору из Китая в Европу проследовало более 5 тыс. грузовых составов. Причём только с января по август 2017 г. было отправлено свыше 2 тыс. поездов. Востребованность континентального моста объясняется отдельными преимуществами прямых континентальных сообщений по сравнению с перевозками по морским путям через Индийский океан — в частности, на прямую доставку требуется значительно меньше (в три и более раза) времени, чем по морю. Поэтому с каждым годом всё больше грузов переводится с морских маршрутов на сухопутные. Эта тенденция в первую очередь характерна для грузов с высокой добавленной стоимостью, а также заказов из интернет-магазинов, для которых относительно высокий железнодорожный тариф не является критичным для итоговой стоимости товара. В планах китайского оператора China Railway Express — к 2020 г. выйти на показатель более 5 тыс. отправок в год. На сегодняшний день 33 китайских города имеют регулярное железнодорожное сообщение с европейскими странами со средним временем в пути 10 дней¹⁴.

Экономический коридор "Китай — Монголия — Россия" является новым форматом сотрудничества между тремя странами, которые ранее

¹⁴ China Railway Express to sprawl wider, faster in China, Europe // People's Daily Online. 2017. September 7. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0907/c90000-9265893.html> (дата обращения: 20.09.2017).

развивали отношения преимущественно на двусторонней основе. Однако прежний формат взаимодействия в условиях роста связанности соседних региональных экономик начал сдерживать их развитие.

Идею трёхстороннего сотрудничества лидеры России, Китая и Монголии впервые обсудили в 2014 г. на "полях" саммита Шанхайской организации сотрудничества в Душанбе. В следующем году, во время саммита ШОС в Уфе, главы трёх государств одобрили "дорожную карту" развития сотрудничества на среднесрочную перспективу. Также был подписан Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией, о разработке Программы создания экономического коридора "Китай — Монголия — Россия" (далее — КМР), итоговый вариант которой министры трёх стран подписали на саммите ШОС в Ташкенте в 2016 г.¹⁵

Основными сферами трёхстороннего взаимодействия определены транспортная инфраструктура, таможенное и карантинное администрирование, промышленность и инвестиции, защита окружающей среды, приграничное межрегиональное сотрудничество. Программа развития предусматривает совместную реализацию свыше 30 проектов, нацеленных на увеличение торгового оборота, обеспечение конкурентоспособности продукции, облегчение трансграничных перевозок, развитие инфраструктуры, углубление региональной экономической интеграции. Большинство проектов экономического коридора окажет содействие формированию так называемого Большого Евразийского партнёрства, которое предполагает многостороннюю кооперацию с участием стран, входящих в различные межгосударственные объединения, в том числе ЕАЭС, ШОС и АСЕАН¹⁶.

Экономический коридор "Китай — Центральная Азия — Западная Азия" нацелен на углубление активно протекающих процессов экономической интеграции КНР с государствами Центральной и Западной Азии, но не ограничивается только этими регионами¹⁷. Коридор начинается на территории СУАР, проходит через Центрально-Азиатский регион, достигает стран Персидского залива, Аравийского полуострова и побережья Средиземного моря, а затем выходит на Африканский континент. В числе приоритетных направлений сотрудничества в рамках коридора лежат проекты в топливной, энергетической, транспортной сферах. Например, при финансовой поддержке Пекина в странах Центральной Азии строятся современные железнодорожные и автодорожные магистрали, трубопроводные системы, ориентированные на транспортировку больших объёмов нефти, газа, руды и прочих сырьевых ресурсов из этих государств в КНР. В итоге китайский газовый рынок стал основным для Туркмении. По оценкам, туркменский газ обеспечивает пятую часть потребительского

¹⁵ Китай — Монголия — Россия утвердили программу создания экономического коридора // Минэкономразвития РФ. Официальный сайт. 2016. 2 июня. URL: <http://www.economy.gov.ru/minec/press/news/201606240> (дата обращения: 10.09.2017).

¹⁶ Заседание круглого стола лидеров форума "Один пояс, один путь" // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 15 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54496> (дата обращения: 10.09.2017).

¹⁷ См.: Совместное строительство "Одного пояса, одного пути": идея, практика и вклад Китая.

спроса КНР в этом горячем сырье. Для Казахстана, экспорт которого сильно зависит от транзита через соседние страны, китайский рынок также становится приоритетным. Развитие трансграничных трубопроводов и железных дорог позволяет казахстанским компаниям наращивать объемы поставок в Китай многих видов сырьевых ресурсов¹⁸.

Пекин рассматривает центральноазиатские страны в качестве удобного транзитного звена для сообщений с Ираном, Турцией и другими странами Западной Азии. В 2016 г. запущено железнодорожное сообщение между Китаем и Ираном через Казахстан и Туркмению. Ожидается, что в ближайшем будущем начнется строительство новых железных дорог из Китая в Киргизию, Таджикистан и Узбекистан. Китайские железнодорожные операторы совместно с коллегами из Казахстана, Азербайджана и Грузии участвуют в создании Транскаспийского международного транспортного маршрута через Каспийское и Чёрное моря, который соединит Китай со странами Западной Азии, Восточной и Южной Европы. В настоящее время ведётся процесс сопряжения национальных стратегий развития стран, входящих в данный экономический коридор, с программой "Пояс и путь"¹⁹.

Экономический коридор "Китай — Пакистан" охватывает территорию от китайского Кашгара до пакистанских морских портов Гвадар и Карачи в Аравийском море. Китай заинтересован в сотрудничестве с Пакистаном, чтобы диверсифицировать свои транспортные связи — в первую очередь со странами в Персидском заливе, откуда ведутся поставки энергоресурсов.

Коридор реализуется в формате межгосударственного проекта. В 2013 г., в ходе визита китайского премьера Ли Кэцяна в Пакистан, было подписано межправительственное соглашение, предусматривающее совместную реализацию 62 инфраструктурных объектов на пакистанской территории²⁰. Создание коридора предусматривает комплексное развитие инфраструктуры различного назначения: автомобильных и железных дорог, морских портов, нефте- и газопроводов, волоконно-оптических сетей, международных аэропортов и прочих инфраструктурных объектов. В числе первоочередных проектов называются модернизация Каракорумского шоссе, строительство скоростных автомагистралей из крупных городов страны в порт Гвадар, между Карачи и Лахором. Первоначально Пекин выделял на развитие коридора 46 млрд дол., но в 2017 г. увеличил финансирование до 62 млрд дол.²¹

¹⁸ Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии / А.А. Казанцев, И.Д. Звягельская, Е.М. Кузьмина, С.Г. Лузянин. М.: НП РСМД, 2016. 52 с.

¹⁹ Китай и Центральная Азия: основные направления развития сотрудничества в сфере экономики и энергетики // Аналитический портал Ближний Восток и Центральная Азия. 2016. 5 сентября. URL: <http://www.kazanalytics.kz/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9-%D0%B8-%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F-%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B5-%D0%BD%D0%B0%D0%BF/> (дата обращения: 10.09.2017).

²⁰ Китай вливает \$46 млрд в Пакистан. Для чего? // Вести. 2015. 20 апреля. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/56236> (дата обращения: 13.09.2017).

²¹ Китай увеличил инвестиции в экономический коридор через Пакистан до \$62 млрд // АЭИ Прайм. 2017. 13 апреля. URL: https://1prime.ru/state_regulation/20170413/827358893.html (дата обращения: 02.06.2017).

Экономический коридор "Китай — полуостров Индокитай". Создание коридора нацелено на углубление сотрудничества Китая со странами материковой части Юго-Восточной Азии. Коридор начинается в провинции Юньнань и Гуанси-Чжуанском автономном районе на юге Китая, проходит по территории стран субрегиона Большого Меконга (Вьетнам, Камбоджа, Лаос, Таиланд) и заканчивается на Малаккском полуострове (Малайзия). Руководство Китая предлагает участникам коридора совместно развивать трансграничную инфраструктуру, создавать единую транспортную сеть, расширять сотрудничество в инвестиционной и других сферах. В настоящее время в регионе ведётся строительство девяти транснациональных автомобильных дорог, связывающих страны субрегиона с Китаем. Запущена железнодорожная магистраль из китайского Наньнина в Ханой²².

В число основных инфраструктурных проектов экономического коридора входит создание Паназиатской высокоскоростной железнодорожной магистрали (далее — ВСМ) общей протяжённостью свыше 5 тыс. км. Китайский Куньмин и тайландская столица Бангкок станут опорными пунктами скоростной сети. Они будут соединяться тремя смежными линиями ВСМ, которые по направлению движения пересекут остальные страны субрегиона. Центральная линия пройдёт через Лаос, Восточная линия проследует через Вьетнам и Камбоджу, а Западная линия захватит большую часть Мьянмы, которая входит в состав другого экономического коридора. От Бангкока сеть продолжится на южную оконечность Индокитая, зайдёт в малайзийскую столицу Куала-Лумпур и завершится в Сингапуре. Общая продолжительность поездки по ВСМ от Куньмина до Сингапура может составить около 10 часов. В окончательном виде Паназиатская сеть ВСМ будет завершена к 2030 г., а отдельные её участки могут начать работу ещё раньше²³.

В сентябре 2017 г. на "полях" саммита БРИКС в китайском Сямэне (Сямыне) тайландские железнодорожники подписали с китайскими коллегами два контракта на реализацию первой фазы проекта ВСМ Таиланд — Лаос — Китай. В рамках первого этапа на территории Таиланда к 2021 г. будет построен участок от Бангкока до Накхонратчасимы (Nakhon Ratchasima) протяжённостью 250 км. В рамках второй фазы ВСМ будет продлена до г. Нонгкхай (Nong Khai) на границе с Лаосом²⁴. Как только обе фазы будут завершены, железная дорога свяжется со строящейся в настоящее время железнодорожной линией между Китаем и Лаосом.

Страны субрегиона ведут строительство ВСМ на заёмные средства, в том числе китайские кредиты. При этом отдельные эксперты высказывают мнение, что многие из линий ВСМ будут работать в убыток, но в то

²² The Belt and Road Initiative // HKTDC. 2016. January 21. URL: beltandroad.hktdc.com/sites/default/files/imported/beltandroadbasics/hktdc_1X0K715S_en.pdf (дата обращения: 13.09.2017).

²³ Construction of China to Thailand High Speed rail to start in October // Nextbigfuture.com. 2017. August 24. URL: <https://www.nextbigfuture.com/2017/08/construction-of-china-to-thailand-high-speed-rail-to-start-in-october.html> (дата обращения: 13.09.2017).

²⁴ Thailand signs deals with Chinese state firms for high-speed railway // Reuters. 2017. September 6. URL: <http://www.reuters.com/article/us-schlumberger-oil-production-insight/the-next-oil-major-service-firm-schlumbergers-big-bet-on-production-idUSKCN1VJ0EI> (дата обращения: 13.09.2017).

же время страны Индокитая смогут получить выгоду от строительства в виде экономического развития регионов, расположенных вдоль железнодорожных магистралей, и от увеличения объёмов торговли²⁵.

Экономический коридор "Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма" обладает значительным потенциалом, так как не только будет содействовать углублению сотрудничества быстрорастущих азиатских экономик, но и должен соединить другие страны Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии новыми широтными магистралями. В 2013 г. участники коридора создали межправительственную четырёхстороннюю рабочую группу по вопросам экономического сотрудничества и утвердили план совместного изучения потенциала данного проекта²⁶. Однако на современном этапе развития коридора в силу различных причин Китай концентрирует своё сотрудничество с Мьянмой и Бангладеш, где китайские компании уже активно реализуют инфраструктурные проекты.

Например, в 2015 г. международный консорциум во главе с китайской CITIC Group выиграл тендер на создание индустриального парка в особой экономической зоне в Кьяукпью (Kyaukpou) в штате Ракхайн (Мьянма), а также строительство глубоководного порта с терминалами на соседних островах Рамри (Ramree) и Мадей (Madey). На последнем уже построен нефтяной терминал, на который завозится нефть из Западной Азии и далее по трубопроводу поставляется на нефтеперерабатывающий завод в китайском Куньмине (провинция Юньнань). По параллельному трубопроводу в Китай перекачивается газ с шельфовых месторождений Мьянмы. Сообщалось, что Пекин готов выделить 20 млрд дол. на строительство автомобильных и железных дорог, связывающих ОЭЗ Кьяукпью с Китаем. Однако из-за разногласий между политическими структурами Мьянмы строительство новых магистралей откладывается²⁷.

Значительна роль китайских инвестиций в развитии транспортной инфраструктуры в Бангладеш, где Пекин финансирует строительство автомобильных и железных дорог, ВСМ, мостов "дружбы", электростанций и т. д. Совокупный объём выделенных средств превышает 25 млрд дол.²⁸ Основные интересы Пекина в регионе сосредоточены на создании транспортного коридора из китайского Куньмина в бангладешский Читтагонг на побережье Бенгальского залива, недалеко от которого Китай планирует построить новый глубоководный порт Сонадиа (Sonadia)²⁹.

²⁵ China's high-speed rail plans for Asia inch closer // Deutsche Welle. 2016. April 27. URL: <http://www.dw.com/en/chinas-high-speed-rail-plans-for-asia-inch-closer/a-19217479> (дата обращения: 13.09.2017).

²⁶ Бангладеш, Китай, Индия и Мьянма обсуждают в городе Куньмин вопрос о создании экономического коридора Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма // Партнёры. 2013. 19 декабря. URL: <http://russian.dbw.cn/system/2013/12/19/000785105.shtml> (дата обращения: 13.09.2017).

²⁷ China's New Silk Road plan: What's in it for Myanmar? // Frontier Myanmar. 2017. June 4. URL: <https://frontiermyanmar.net/en/chinas-new-silk-road-plan-whats-in-it-for-myanmar> (дата обращения: 13.09.2017).

²⁸ КНР проспонсирует ряд крупных инфраструктурных проектов в Бангладеш // Regnum. 2017. 12 мая. <https://regnum.ru/news/polit/2273982.html> (дата обращения: 13.09.2017).

²⁹ China's Sinking Port Plans in Bangladesh // The Jamestown Foundation. 2016. June 21. URL: <https://jamestown.org/program/chinas-sinking-port-plans-in-bangladesh/> (дата обращения: 13.09.2017).

Проект МШП является не менее важным для Пекина, так как около 60 % ВВП Китая формируется за счёт доходов от внешней торговли, которая на 90 % зависит от морских перевозок. Проект МШП нацелен на усиление позиций Китая на мировой арене как сильной морской державы, развитие новых промышленных систем, связанных с морем, создание экологически безопасной инфраструктуры на побережье и в море, инновационных систем управления морскими ресурсами и пр.³⁰

Содержательная сущность проекта МШП раскрывается в концептуальном руководящем документе *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative* (далее — Концепция МШП), который разработан в 2017 г. Государственной комиссией по развитию и реформам (National Development and Reform Commission) совместно с Государственным океаническим управлением (State Oceanic Administration)³¹. В Концепции указано, что морское сотрудничество будет сосредоточено на создании двух морских экономических коридоров, которые базируются на указанных выше географических направлениях (Европа и южная часть Тихого океана) и использовании морских коммуникаций. Первый морской экономический коридор "Китай — Индийский океан — Африка — Средиземное море" нацелен на развитие сотрудничества между Китаем и странами, расположенными в бассейне Индийского океана и Средиземноморье. Этот коридор будет увязан с тремя экономическими коридорами из проекта ЭПШП: "Китай — полуостров Индокитай", "Китай — Пакистан", "Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма". Второй морской экономический коридор "Китай — Океания — Юг Тихого океана" соединит Китай с многочисленными странами Тихоокеанского региона.

В целях совместного строительства двух морских экономических коридоров Китай будет поддерживать инициативы стран вдоль МШП по созданию промышленных парков, зон экономического и торгового сотрудничества. КНР готова участвовать в строительстве новых морских портов и формировании портовых альянсов, развитии морских судоходных линий и туристических маршрутов, также планирует реализацию совместных проектов в области культуры и образования, проведение научных исследований, мониторинга обстановки в Мировом океане. Большое внимание планируется уделять сотрудничеству в области обеспечения безопасности в Южно-Китайском море.

Пекин отмечает прогресс в реализации ряда проектов в рамках МШП, в том числе в строительстве промышленного парка Malaysia Malacca Seaside Industrial Park, пакистанского порта Гвадар, порта и промышленного парка Кьяукпью в Мьянме, порта Хамбантота в Шри-Ланке, железной дороги между Эфиопией и Джибути, железной дороги в Кении между Момбасой и Найроби. Для финансовой поддержки программных мероприятий МШП китайское правительство создало Фонд

³⁰ China to build up to 20 marine economy demonstration zones by 2020 // People's Daily Online. 2017. June 6. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0706/c90000-9238133.html> (дата обращения: 13.09.2017).

³¹ Full text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative // Xinhua. 2017. June 20. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm (дата обращения: 13.09.2017).

морского сотрудничества Китай — АСЕАН и Китайско-Индонезийский фонд морского сотрудничества.

В Концепции МШП отмечается, что Пекин планирует развивать ещё один морской экономический коридор "Китай — Европа" через Северный Ледовитый океан. В коммюнике по итогам официального визита премьера Государственного совета КНР Ли Кэцяна в Россию в ноябре 2016 г. отмечается, что страны внимательно изучают перспективы совместного продвижения транзитного потенциала российского Северного морского пути (далее — СМП)³². Однако официальные заявления глав двух государств дают основания полагать, что это будет не новый морской экономический коридор, а самостоятельный проект, равный по статусу проектам ЭПШП и МШП.

В мае 2017 г. Президент России Владимир Путин, выступая на Международном форуме "Один пояс — один путь" в Пекине, предложил китайским коллегам совместно развивать морские транспортные коридоры в Северном Ледовитом океане. По мнению Владимира Путина, если инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы "Один пояс — один путь", развивать в связке с российским СМП, то может быть создана принципиально новая транспортная конфигурация Евразийского континента, что позволит повысить эффективность освоения арктических территорий, оживить экономическую и инвестиционную активность³³. В свою очередь президент КНР Си Цзиньпин во время очередного визита в Россию в июле 2017 г. отметил, что китайское правительство настроено на совместное с российскими коллегами развитие и освоение морских коридоров, а также готово участвовать в модернизации СМП, который рассматривается в качестве составного маршрута нового проекта под названием "Ледяной Шёлковый путь"³⁴.

Новый Арктический проект будет нацелен на развитие территорий за границами Северного полярного круга, свяжет морскими коммуникациями Восточно-Азиатский регион с крупными экономическими центрами в Северной Америке и Западной Европе и обеспечит доступ к богатым полезными ископаемыми арктическим месторождениям³⁵. Коммуникационную основу "Ледяного Шёлкового пути" составят два главных маршрута: Северо-Восточный — в Европу, известный как российский Северный морской путь, и Северо-Западный — в Северную Америку, которые могут стать основой двух новых экономических коридоров. Оба маршрута будут начинаться в западной части Тихого океана, дойдут до Берингова пролива и затем разойдутся вдоль двух континентов.

³² Совместное коммюнике по итогам 21-й регулярной встречи глав правительств России и Китая // Правительство РФ. Официальный сайт. 2016. 7 ноября. URL: <http://government.ru/info/25224/> (дата обращения: 13.09.2017).

³³ Международный форум "Один пояс — один путь" // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 14 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 13.09.2017).

³⁴ Укреплять общность интересов // Российская газета. 2017. 2 июля. URL: <https://rg.ru/2017/07/02/si-czinpin-kitaj-i-rossiia-dolzheny-ukrepliat-obschnost-interesov.html> (дата обращения: 13.09.2017).

³⁵ "Ледяной Шёлковый путь": Возможности Арктического маршрута // Жэньминь жибао онлайн. 2017. 20 июня. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0620/c31521-9230968.html> (дата обращения: 13.09.2017).

Актуальные направления российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере

Сотрудничество России и Китая в транспортной сфере имеет богатую историю и множество успешно реализованных совместных проектов. Показательным примером является строительство так называемой Китайско-Восточной железной дороги (далее — КВЖД), которая не только соединила европейские регионы с Тихим океаном, но и создала базу для будущего экономического развития северо-восточных территорий КНР, а на месте первых железнодорожных посёлков КВЖД теперь стоят современные мегаполисы.

Многочисленные российско-китайские инициативы в транспортной сфере предлагается разделить на два типа с учётом их интеграционной направленности. К первой категории могут быть отнесены различные совместные проекты, которые ориентированы на обеспечение инфраструктурной связанности транспортных систем двух стран, в том числе создание новых и модернизация существующих стыковых звеньев для обособленных национальных транспортных сетей. В качестве подобных звеньев выступают пункты пропуска через государственную границу, мостовые переходы, соединительные участки между транспортными коридорами на сопредельных территориях. Эти проекты играют важную роль для социально-экономического развития приграничных регионов, позволяют организовать новые трансграничные маршруты и повысить эффективность действующих, что положительно влияет на динамику взаимной торговли и гуманитарные контакты. Проекты из первой группы реализуются, как правило, в рамках двусторонних межгосударственных соглашений за счёт бюджетных средств или с привлечением иностранных кредитов под государственные гарантии.

Россия и Китай ведут строительство нескольких трансграничных мостовых переходов, которые обеспечат удобные сообщения между приграничными регионами, а в перспективе позволят расширить сеть международных транспортных коридоров. Например, между селом Нижнеленинское Еврейской автономной области и г. Тунцзян в провинции Хэйлуцзян строится железнодорожный мост через реку Амур с пропускной способностью до 21 млн тонн в год (стоимость — 9 млрд руб.). Мостовой переход входит в число инфраструктурных проектов, обеспечивающих базовые условия для социально-экономического развития Дальневосточного и Байкальского регионов. Его ввод в эксплуатацию создаст новый экспортный коридор из России в Китай, снимет инфраструктурные ограничения по транспортировке грузов с новых месторождений, разрабатываемых в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе с Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината, позволит российским компаниям расширить географию сбыта и повысить эффективность экспорта своей продукции на перспективные азиатские рынки. Мостовой переход сократит расстояние транспортировки экспортных грузов до конечных потребителей примерно на 700 км по сравнению с другими действующими железнодорожными маршрутами. Соглашение о строительстве подписано в мае 2013 г., завершение строительства ожидается в 2018 г. В финансировании проекта участвует Российско-китайский инвестиционный фонд.

Также через Амур ведётся строительство автомобильного моста и канатной дороги между Благовещенском и Хэйхэ. Общая стоимость перехода с учётом автодорожного пункта пропуска составит около 20 млрд руб. Ожидается, что мост и подъездные пути общей длиной 20 км будут готовы в 2019 г. Первоначальный вариант строительства моста был согласован на высоком правительственном уровне в 1995 г. В дальнейшем потребовалось внесение изменений в организационно-финансовую модель реализации проекта. В 2015 г. правительством Амурской области и народным правительством провинции Хэйлунцзян на паритетных началах создана совместная российско-китайская компания, с которой в 2016 г. правительства соседних регионов заключили концессионный договор на создание и дальнейшую эксплуатацию, содержание и обслуживание пограничного мостового перехода³⁶. После завершения строительства пограничный мостовой переход станет собственностью Амурской области и провинции Хэйлунцзян с разграничением права собственности по линии российско-китайской государственной границы.

На регулярных встречах официальных делегаций по вопросам транспортного сотрудничества двух стран обсуждаются вопросы совместного строительства новых мостовых переходов через российско-китайскую государственную границу, в том числе ещё одного моста через Амур в районе пунктов пропуска Покровка (Забайкальский край, РФ) – Логухэ (провинция Хэйлунцзян, КНР), а также автомобильного моста через реку Гранитная (Хубутухэ) в районе пунктов пропуска Полтавка (РФ) – Дуннин (КНР)³⁷.

Интеграционный потенциал проектов первой группы, обеспечивающих инфраструктурную связанность транспортных систем, ограничен, однако они создают необходимую основу для расширения сотрудничества в транспортной сфере на государственном и корпоративном уровнях и реализации комплексных интеграционных инициатив второго типа. Такие совместные проекты нацелены на получение синергетических эффектов от активного взаимодействия транспортных систем различных государств. В качестве организационно-технологической основы взаимодействия на этом уровне выступают межрегиональные транспортно-логистические кластеры, которые включают географически связанные международные транспортные коридоры, объединённые бизнес-структуры (с участием перевозчиков, логистических операторов, владельцев транспортной и распределительной инфраструктуры), системы координации перевозочного процесса, согласования тарифов, осуществления трансграничных процедур, электронного документооборота, информирования и пр. Формирование интегрированного транспортно-логистического бизнес-пространства позволяет сокращать затраты на логистику до 30 %³⁸.

³⁶ В Харбине подписан договор о строительстве моста через Амур, который соединит РФ и КНР // ТАСС. 2016. 15 июня. URL: <http://tass.ru/ekonomika/3365273> (дата обращения: 13.09.2017).

³⁷ Россия и Китай обсудили механизмы успешного развития рынка международных автомобильных перевозок двух стран // Минтранс РФ. Официальный сайт. 2017. 20 июля. URL: https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=40448 (дата обращения: 13.09.2017).

³⁸ См.: Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза.

В целях упрощения трансграничных процедур при перевозке внешнеторговых грузов, в том числе транзитных, ОАО "РЖД" и Китайские железные дороги (China Railways) в 2016 г. подписали соглашение о взаимном признании компаниями перевозочных и товаросопроводительных документов, а также допустили оформление в электронной форме транспортной накладной ЦИМ/СМГС (единая форма для двух правовых систем, действующих в Китае и России) и других документов. До этого все транспортные документы оформлялись на бумаге и обрабатывались непосредственно на пунктах пропуска вручную. Теперь все контейнерные поезда из Китая в Европу и в обратном направлении, которые проходят через погранпереходы Китая с Россией, Монголией и Казахстаном, следуют по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, что позволяет сократить срок доставки грузов, облегчить процедуры при пересечении границ³⁹.

Инициатива "Пояс и путь" предполагает реализацию совместных проектов второго типа, ориентированных на интеграционную связанность транспортных систем и обеспечение синергетических эффектов, причём не только в транспортном секторе, но и в других отраслях экономики и социальной сфере. Россия сотрудничает с Китаем по ряду таких проектов, относящихся к двум экономическим коридорам: НЕАКМ и "Китай — Монголия — Россия".

Совместные проекты в рамках экономического коридора НЕАКМ. Наиболее масштабным проектом экономического коридора считается ВСМ "Евразия", которая соединит высокоскоростные железнодорожные системы Европы и Азии, пройдёт от Пекина до Берлина через Польшу, Белоруссию, Россию и Казахстан⁴⁰. Ожидается, что китайские компании примут непосредственное участие в строительстве большинства участков магистрали. Наличие необходимых технологий и опыта строительства железнодорожных линий и подвижного состава позволяет им успешно конкурировать с ведущими производителями ВСМ из Европы и Японии. На сегодняшний день ряд крупных компаний из КНР участвует в создании ВСМ во многих странах мира — в частности в Венгрии, Сербии, Таиланде, Лаосе, Малайзии⁴¹.

Проект ВСМ "Евразия" по своим параметрам является уникальным, предполагает создание скоростной сети общей протяжённостью почти 9,5 тыс. км, из них 2,4 тыс. км приходится на территорию России. Предполагается, что новая магистраль будет рассчитана на перевозку пассажиров и грузов, что существенно увеличит её транспортный и транзитный потенциал. Вместе с тем возникает ряд вопросов в отношении эффективности проекта в целом. Большинство современных ВСМ, окупаемость

³⁹ ОАО "РЖД" и China Railways подписали соглашение об электронном обмене данными // ГД Гудок. 2017. 22 июня. URL: <https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1377900> (дата обращения: 13.09.2017).

⁴⁰ Президент "РЖД": Совместные инициативы в области высокоскоростных железнодорожных перевозок придадут новый импульс сотрудничеству Россия — Китай // Синьхуа. 2017. 5 сентября. URL: http://russian.news.cn/2017-09/05/c_136586337.htm (дата обращения: 13.09.2017).

⁴¹ China Rolling out Global high speed rail plans and projects — From Pan-asian plan to future Africa projects and proposed China — Russia — Canada — US line // Nextbigfuture.com. 2014. May 9. URL: <https://www.nextbigfuture.com/2014/05/china-rolling-out-global-high-speed.html> (дата обращения: 13.09.2017).

которых не ставится под сомнение, нацелены на соединение крупных мегаполисов. При этом поездка на поезде должна конкурировать по общей продолжительности с альтернативными вариантами, как правило с авиасообщением. ВСМ "Евразия" пройдёт через многие крупные города, но из-за большой протяжённости линии загрузка подвижного состава на отдельных участках будет неравномерной. Поэтому рассматриваются варианты строительства не всей магистрали в целом, а поэтапное создание отдельных участков, в первую очередь между крупными агломерациями, и их дальнейшее соединение в единую сеть. Например, составной частью трансевразийской магистрали является проектируемая ВСМ "Москва — Казань", строительство которой планируется начать в 2018 г. Сооружение других российских участков ВСМ "Евразия" начнётся несколько позже. Ориентировочно в 2020 г. приступят к строительству линии Казань — Екатеринбург, в 2021 г. — к участку от Екатеринбурга до Челябинска, работы от Челябинска до границы с Казахстаном и от Москвы до границы с Белоруссией планируется начать после 2022 г.⁴²

В 2015 г. российско-китайский консорциум проектных организаций во главе с ОАО "Мосгипротранс" и с участием ОАО "Нижегородметропроект" и китайской компании CREEC (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.) стал победителем конкурса на проектирование ВСМ "Москва — Казань". В настоящее время проектные работы подходят к завершению. По предварительным оценкам, на строительство магистрали потребуется 4 года и свыше 1,2 трлн руб. Часть средств — около 5 млрд дол. — предполагается привлечь от китайских инвесторов. В техническом задании на проектирование предусмотрено, что поставщиком подвижного состава для ВСМ может выступить любая компания-производитель, имеющая компетенции в области производства высокоскоростных поездов, чьё техническое и коммерческое предложение будет удовлетворять условиям конкурсного отбора, среди которых важным является требование глубокой локализации, чтобы подвижной состав и 80 % всех материалов были российского производства⁴³. В то же время представители китайской China Railway Rolling Stock Corp. — крупнейшего в мире производителя подвижного состава — заявляют, что с учётом технологических особенностей российского проекта отдельные типы скоростного подвижного состава целесообразно производить в Китае. Поэтому окончательные условия строительства скоростной магистрали, по всей видимости, будут дополнительно уточняться⁴⁴.

Ещё одним совместным трансконтинентальным проектом в рамках НЕАКМ является международный автодорожный коридор "Западная Европа — Западный Китай" (далее — МТК "ЗЕ — ЗК")⁴⁵, который проходит по территории Китая, Казахстана и России. Проект коридора имеет

⁴² Со скоростью сметы // ИД Коммерсант. 2017. 24 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3391523> (дата обращения: 13.09.2017).

⁴³ Российско-китайская рабочая группа по ВСМ обсудила вопросы локализации производства в России // РЖД. 2015. 29 сентября. URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=86595 (дата обращения: 13.09.2017).

⁴⁴ China sees faster trains ahead // China Daily. 2017. February 7. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm (дата обращения: 13.09.2017).

⁴⁵ В некоторых российских документах проект называется "Европа — Западный Китай".

стратегическое значение для каждой из стран как в части использования транзитного потенциала, так и для повышения эффективности коммуникаций между ними, а также для экономического развития их регионов. При этом наибольший потенциал проекта связывают с перевозками транзитных грузов из Китая в Европу. Общая протяжённость МТК "ЗЕ — ЗК" по маршруту Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород — Казань — Оренбург — Актобе — Кызылорда — Шымкент — Тараз — Кордай — Алматы — Хоргос — Урумчи — Ланьчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган составляет 8 445 км, из них на Российскую Федерацию приходится 2 233 км, Республику Казахстан — 2 787 км, Китайскую Народную Республику — 3 425 км.

Считается, что инициатором создания коридора является бывший президент Республики Татарстан М. Ш. Шаймиев, который считал проект перспективным для увеличения объёма транзитных перевозок через регион. Идея оказалась интересной для Китая и Казахстана. Первое обсуждение проекта состоялось в ноябре 2006 г. на заседании казахстанско-китайского Подкомитета по транспортному сотрудничеству с участием министра транспорта Российской Федерации. В сентябре 2008 г. в городе Актобе был подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту "Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Актобе — Алматы — граница КНР". В апреле 2009 г. в Пекине подписан Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики о создании коридора⁴⁶. В настоящее время Китай полностью подготовил свой участок коридора, Казахстан планирует завершить работы на своей части к 2019 г., Россия — к 2020 г.

Формированием трассы МТК "ЗЕ — ЗК" по территории РФ занимается государственная компания "Автодор" при содействии Федерального центра проектного финансирования (далее — ФЦПФ). Проект планируется реализовать на принципах государственно-частного партнёрства с организацией платных участков и возможностью параллельного привлечения нескольких независимых компаний, которые возьмут на себя функции по строительству и эксплуатации участков маршрута⁴⁷. По расчётам ФЦПФ, стоимость строительства только новых участков дорог протяжённостью 1482 км от Московской области до Казахстана в ценах 2015 г. составит 783 млрд руб., в том числе участок "Москва — Казань" — 438 млрд руб., участок "Казань — Казахстан" — 345 млрд руб. По предварительной оценке, доля бюджетных средств может составить до 50 % общих капитальных затрат на строительство. По заявлениям

⁴⁶ Трансконтинентальный коридор "Западная Европа — Западный Китай" — новый путь в Европу // Nomad. 2009. 11 сентября. URL: <http://www.nomad.su/?a=4-200909110324> (дата обращения: 13.09.2017).

⁴⁷ ВЭБ и "Автодор" договорились о сотрудничестве по реализации проектов скоростных автомобильных дорог // ГК Автодор. 2017. 28 февраля. URL: <https://www.russianhighways.ru/press/news/18200/> (дата обращения: 02.09.2017).

ФЦПФ, транспортный коридор способен обеспечить общий кумулятивный прирост ВВП РФ в размере 2,55 трлн руб. за 30 лет⁴⁸.

Для рационального использования бюджетных средств важно при оценке эффективности проекта учитывать общемировые тенденции по снижению отдачи инвестиций в инфраструктурные проекты в целом, а также изменение зависимости роста ВВП от объёмов таких инвестиций⁴⁹. В этой связи целесообразно рассмотреть варианты наращивания пропускной способности существующих магистралей, в том числе за счёт улучшения их технико-эксплуатационных характеристик, что потребует значительно меньших объёмов бюджетного финансирования, чем строительство новой дорожной сети. Также рекомендуется обеспечить максимально возможное использование потенциала отечественного бизнеса как при проектировании, так и при строительстве объектов дорожной инфраструктуры МТК "ЗЕ – ЗК", даже если эти работы будут выполняться на привлечённые зарубежные кредитные средства.

Совместные проекты в рамках экономического коридора "Китай – Монголия – Россия". Монголия старается использовать фактор географической связанности с Россией и Китаем для увеличения своего экономического потенциала на основе согласованного трёхстороннего сотрудничества в рамках коридора КМР. Географическая связанность трёх стран и конфигурация автодорожной и железнодорожной сети позволяют Монголии значительно нарастить объёмы транзитных перевозок между Россией и Китаем, которые, в свою очередь, заинтересованы в использовании трансмонгольских транспортных коридоров для перевозки внешнеторговых грузов.

Главным трансмонгольским транспортным коридором является Улан-Баторская железнодорожная магистраль (далее – УБЖД), соединяющая российский Улан-Удэ с китайским городским округом Уланчаб в АРВМ (Автономный район Внутренняя Монголия). Состояние УБЖД характеризуется низкой пропускной способностью, изношенностью путей и требует модернизации. Россия оказывает поддержку Монголии в техническом перевооружении УБЖД, что позволит повысить её пропускную способность до 34 млн тонн грузов в год к 2018 г., до 48 млн тонн – к 2020 г. и до 76 млн тонн – к 2030 г. Рассматривается вопрос по доведению пропускной способности центральной магистрали УБЖД до 100 млн тонн грузов в год, что необходимо для увеличения объёмов транзитных перевозок между Россией и Китаем, которые уже сейчас возрастают в среднем на 60 % в год⁵⁰.

⁴⁸ Инвесторы подтверждают заинтересованность в проекте "Европа – Западный Китай" // ОАО "ФЦПФ". 2016. 21 апреля. URL: <http://www.fcpf.ru/media/investory-podtverzhdayut-zainteresovannost-v-proekte-evropa-zapadnyy-kitay/> (дата обращения: 02.09.2017).

⁴⁹ If You Only Look at China's GDP, You Are Missing the Real Action // Epoch Times. 2015. October 20. URL: <http://www.theepochtimes.com/n3/1881409-if-you-only-look-at-chinas-gdp-you-are-missing-the-real-action/> (дата обращения: 02.09.2017).

⁵⁰ В Улан-Баторе проходит XXV Заседание Координационного Совета по Транссибирским перевозкам // Координационный Совет по Транссибирским перевозкам. 2016. 15 сентября. URL: http://icctt.com/novosti-partnerov/news_post/v-ulan-batore-prokhodit-xxv-zasedaniye-koordinatsionnogo-soveta-po-transsibirskim-perevozkam-video (дата обращения: 02.09.2017).

В соответствии с Программой создания экономического коридора "Китай — Монголия — Россия" на базе УБЖД планируется создание Центрального железнодорожного коридора "Улан-Удэ — Наушки — Сухэ-Батор — Улан-Батор — Замын-Ууд / Эрлянь — Уланчаб — Чжанцзякоу — Пекин — Тяньцзинь" (далее — ЦЖК). Создание ЦЖК открывает перспективы для формирования нового мультимодального транспортного коридора "Улан-Удэ — Улан-Батор — Пекин — морские порты на восточном побережье КНР" (неофициальное название "Монгольский вектор") в составе автомобильных и железнодорожных магистралей трёх стран, а также объектов транспортно-логистической инфраструктуры вдоль коридора (узловые станции, логистические центры, транзитные терминалы и др.)⁵¹. В качестве важной составляющей коридора "Монгольский вектор" рассматривается автодорожная магистраль АН-3 сети Азиатских автодорог (Улан-Удэ — Кяхта / Алтанбулаг — Дархан — Улан-Батор — Сайншанд — Замын-Ууд / Эрлянь — Внешний Пекин — Тяньцзинь). В августе 2016 г. проведён тестовый пробег транзитного автокаравана из китайского Тяньцзина до российского Улан-Удэ через Улан-Батор с общей протяжённостью маршрута 2200 км. Результаты автопробега были использованы при подготовке Межправительственного соглашения трёх стран о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автодорог⁵². Соглашение предусматривает упрощённый порядок автодорожных сообщений по экономическому коридору КМР, определяет маршруты и пункты пропуска через государственные границы, на которых будет применяться такой порядок. На сегодняшний день грузовые перевозки между странами осуществляются только в рамках двусторонних соглашений по сопредельным территориям через установленные пункты пропуска и только по открытым для международных автоперевозок дорогам (маршрутам). Въезд российского грузового транспорта вглубь территории Китая допускается только до ближайших к границе населённых пунктов (терминалов). Новое соглашение позволит российским перевозчикам, наряду с двусторонними, осуществлять и транзитные перевозки по территории Китая. Данный механизм должен заработать в 2018 г.

Развитие системы международных транспортных коридоров "Приморье". Данные МТК ориентированы на развитие сотрудничества между портами Дальнего Востока России и портами Китая, создание трансграничной транспортной инфраструктуры между регионами Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая и увеличение объёмов грузовых перевозок между ними. В декабре 2016 г. правительство России утвердило Концепцию развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2", согласно которой развитие коридоров предусматривает реализацию системы мероприятий по созданию и модернизации инфраструктурных объектов, а также

⁵¹ Международный транспортный коридор "Европа — Россия — Азиатско-Тихоокеанский регион" как пространство бизнес-инноваций // Аналитический Вестник Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. 2012. № 2(445). 134 с.

⁵² Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог // МИД РФ. 2016. 8 декабря. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/multilateral_contract/-/storage-viewer/multilateral/page-1/51803 (дата обращения: 02.09.2017).

мероприятий нормативного и организационного характера, направленных на устойчивый рост международного транзита грузов через территорию Российской Федерации⁵³. В июле 2017 г. глава Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития России) и председатель Госкомитета КНР по развитию и реформе подписали меморандум о сотрудничестве в области развития двух МТК. Согласно меморандуму, стороны планируют оказывать содействие созданию необходимой для развития транспортных коридоров 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 грузов⁵⁴.

Координировать реализацию проекта будет специально созданная межведомственная рабочая группа. Она займётся подготовкой технико-экономического обоснования проекта, согласованием условий реализации инвестпроектов в рамках МТК, изучением вопросов формирования грузовой базы, совершенствованием механизмов регулирования. Управлением и эксплуатацией транспортных коридоров займётся совместная управляющая компания. Для поддержки инвесторов двух стран в реализации инвестиционных проектов, связанных с развитием транспортных коридоров, будет открыт Центр поддержки китайских инвесторов и предприятий на Дальнем Востоке.

МТК "Приморье-1" начинается в провинции Хэйлунцзян, проходит транзитом по российским железнодорожным и автодорожным магистралям на востоке Приморья и выходит на дальневосточные морские порты (Находка, Восточный, Владивосток), из которых грузы могут отправляться морским путём в центральные и южные китайские провинции и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Транспортную инфраструктуру МТК "Приморье-1" составляют пункты пропуска через государственную границу РФ (автомобильный "Пограничный", железнодорожный "Пограничный"), автомобильные дороги (Уссурийск — Пограничный — Госграница, от Уссурийска (658-й км) до дороги федерального значения А-370 "Уссури" Хабаровск — Владивосток (733-й км) и Владивосток — Находка — порт Восточный), железнодорожную инфраструктуру и морские порты Владивосток, Находка, Восточный. Ожидается, что к 2030 г. объём грузовых перевозок по МТК "Приморье-1" дополнительно увеличится на 7 млн тонн грузов в контейнерах и на 5 млн тонн зерна.

МТК "Приморье-2" предусматривает транзит грузов, преимущественно из провинции Цзилинь, в российские порты в Хасанском районе (Славянка, Зарубино, Посьет). Инфраструктуру МТК "Приморье-2" составляют пункты пропуска через госграницу РФ (автомобильный "Краскино", железнодорожный "Махалино"), автомобильные дороги (Раздольное — Зарубино — Хасан), железнодорожная и портовая (Зарубино)

⁵³ Об утверждении Концепции развития международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2" // Правительство РФ. Официальный сайт. 2016. 30 декабря. URL: <http://government.ru/news/25953/> (дата обращения: 02.09.2017).

⁵⁴ Россия и Китай подписали соглашение по развитию МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. 2017. 4 июля. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/6161/> (дата обращения: 02.09.2017).

инфраструктура. В 2014 г. правительство провинции Цзилинь и российский холдинг "Сумма" подписали рамочное соглашение о строительстве в Зарубино многофункционального порта для транзита зерна, угля, древесины и смешанных грузов. Годовой грузооборот порта Зарубино по окончании строительства может достигнуть 60 млн тонн. Общий объём инвестиций оценивается в 3 млрд дол. США.

Также обсуждается проект нового МТК "Приморье-3", в основе которого может быть высокоскоростная магистраль от приграничного города Хуньчунь в провинции Цзилинь до Владивостока с возможностью продления до Хабаровска. Рассматриваются два варианта строительства ВСМ. Протяжённость первого сухопутного варианта составит около 300 км с общим объёмом инвестиций около 5 млрд дол., продолжительность строительства — 7 лет. Второй маршрут короче первого почти в два раза (протяжённость составляет около 140 км), но при большем объёме необходимых инвестиций — около 6 млрд дол., так как он предполагает строительство нового моста через Амурский залив длиной 15 км⁵⁵.

Создание системы приморских транспортных коридоров позволит китайским экспортёрам и производителям из северо-восточных районов существенно сократить расходы на доставку грузов в центральные и южные провинции КНР и на зарубежные рынки. Экономия при доставке автотранспортом составит до 20 дол. за тонну, а по железной дороге — до 10 дол. за тонну, что в итоге обеспечит до 0,7 млрд дол. общей экономии в год. Россия упростила режим контроля на госгранице, в том числе допускается использование электронного декларирования грузов, таможенный контроль в отношении транзитных грузов из Китая осуществляется в дальневосточных морских портах, а не при пересечении сухопутной границы, что существенно сокращает временные и финансовые затраты на транзит. В итоге только за первые 6 месяцев 2017 г. объём грузоперевозок по МТК "Приморье-1" вырос в 24 раза по сравнению с аналогичным периодом 2016 г., объём перевозок по МТК "Приморье-2" вырос на 23 % за такой же период⁵⁶.

По данным Минвостокразвития РФ, для создания МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" на период до 2020 г. потребуется 315 млрд руб., а инвесторы смогут получить до 10 % годовых от вложенных средств⁵⁷. Эффективность МТК формируется за счёт роста грузооборота дальневосточных морских портов на 30–45 млн тонн к 2030 г., увеличения валового регионального продукта на 29 млрд руб. и объёма дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней на 5,7 млрд руб., создания до 3 тыс. новых рабочих мест на период строительства и 4 тыс. — после ввода коридоров в эксплуатацию. Однако даже такие, достаточно высокие ставки внутренней нормы доходности МТК не сильно привлекают

⁵⁵ 吉林团代表:推进中国珲春至俄海参崴高铁项目 // Sohu. 2016. 3 сентября. URL: <http://news.sohu.com/20160309/n439838129.shtml> (дата обращения: 02.09.2017).

⁵⁶ Объём грузоперевозок по МТК Приморье-1 вырос в 24 раза // РЖД-Партнёр. 2017. 21 августа. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/obem-gruzoperevozok-po-mtk-primore-1-vyros-v-24-raza/> (дата обращения: 02.09.2017).

⁵⁷ Приморье проложит новый путь для Китая // Российская газета. 2016. 23 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/23/primore-prolozhit-novyyj-put-dlia-kitaia.html> (дата обращения: 02.09.2017).

частных инвесторов⁵⁸. Руководство Приморского края предлагает для привлечения частных инвестиций использовать финансовую модель с платой концедента, при которой государство обязуется компенсировать концессионеру недополученные доходы от платных услуг в процессе эксплуатации построенных объектов⁵⁹. Вместе с тем данный механизм означает перекалывание рисков окупаемости частных инвестиций на государство.

Представители китайской Национальной комиссии по развитию и реформам подтверждают заинтересованность китайского бизнеса в развитии МТК и сообщают, что все необходимые решения для совместного строительства уже согласованы и приняты на самых высоких политических уровнях⁶⁰. Учитывая значительные потребности российских регионов в инфраструктурных инвестициях, правительственный орган по развитию и реформам КНР планирует создать новый Инвестиционный фонд развития регионального сотрудничества между Китаем и Россией с общим объёмом 100 млрд юаней (около 15 млрд дол.), который будет специализироваться на поддержке региональных проектов между северо-восточными китайскими и дальневосточными российскими регионами⁶¹.

Потенциал использования Северного морского пути для транзитных перевозок. Развитие российского СМП является перспективным направлением российско-китайского сотрудничества в рамках инициативы "Пояс и путь". Для Китая этот путь представляет интерес в качестве транзитного маршрута в страны ЕС⁶². Поэтому в последнее время активно обсуждается вопрос использования СМП для прохода иностранных судов с грузами международной торговли, и влияния различных факторов на транзитный потенциал арктического маршрута.

В первую очередь следует отметить, что СМП, а точнее его акватория, традиционно определяется как "исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация РФ"⁶³. Аналогичная дефиниция даётся во всех официальных документах (Основы государственной политики в Арктике, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации), определяющих национальные интересы России в Арктике и предполагающих возможность "использования Северного морского пути для

⁵⁸ Дорогой длиною // Lenta.ru. 2016. 2 марта. URL: <https://lenta.ru/articles/2016/03/02/railways> (дата обращения: 02.09.2017).

⁵⁹ В Приморье определили, как ускорить развитие транспортных коридоров // Администрация Приморского края. Официальный сайт. 2016. 26 марта. URL: <http://primorsky.ru/news/108456/?type=special> (дата обращения: 02.09.2017).

⁶⁰ КНР и Япония предложили РФ проекты на 1,75 трлн руб. // Вести. 2016. 26 октября. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/76785> (дата обращения: 02.09.2017).

⁶¹ List of deliverables of Belt and Road forum // Yidaiyilu.gov.cn. 2017. May 16. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/13698.htm> (дата обращения: 02.09.2017).

⁶² См. подробнее: *Комиссина И.Н.* Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 54–73; *Тодоров А.А.* Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономические и правовые аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3. С. 149–171; Арктика в современной системе международных отношений и национальные интересы России / Е.С. Хотькова, Ю.Н. Глущенко, Т.Б. Аничкина, А.С. Шишков, С.А. Михайлов, В.Н. Конышев, А.А. Сергунин // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 5. С. 9–43.

⁶³ Федеральный закон "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" от 31.07.1998 N 155-ФЗ (последняя редакция) // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/8b899e425a5ee90c385386a11256c62cba6bcc30/ (дата обращения: 15.08.2017).

международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации"⁶⁴. Таким образом, национальное законодательство России оставляет за собой исключительную юрисдикцию над СМП⁶⁵.

Общая протяжённость Севморпути между Карскими Воротами (западным входом в проливы архипелага Новая Земля) и бухтой Провидения, лежащей у южной оконечности Берингова пролива, составляет 5600 км. СМП включает в себя почти 60 проливов, главными из которых являются проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова. Кроме того, он проходит через три архипелага: Новую Землю, Северную Землю и Новосибирские острова. При этом СМП не представляет собой единого судоходного фарватера, а распадается на множество путей, существенно усложняя задачу по определению своего юридического статуса. Более того, как отмечают зарубежные эксперты, он пролегает через акватории, имеющие разный статус, в том числе внутреннее, территориальные и прилежащие воды, исключительную экономическую зону и открытое море, в зависимости от выбранного маршрута прохождения: вблизи береговых линий, на удалении от них или в обход архипелага Новая Земля.

В советский период СМП являлся полностью внутренней морской коммуникацией, закрытой для международного судоходства. Основные грузопотоки были связаны с экономической активностью на Чукотском полуострове и в Карском море, включая круглогодичную перевозку руды из Дудинки в Мурманск и снабженческих грузов для нефтегазовых предприятий Ямала. Сезонный грузопоток достигал 6–7 млн тонн, а зимний — около 1 млн тонн⁶⁶.

Кризис 1990-х гг. привёл к резкому снижению экономической активности, оттоку населения из Арктической зоны, что отразилось и на морских перевозках. Навигация по СМП ограничилась преимущественно вывозом медно-никелевого концентрата из Норильска и круизными рейсами на Северный полюс. В результате объёмы перевозок сократились в 4 раза и к 2000 г. составляли менее 1,7 млн тонн⁶⁷. Имеющаяся инфраструктура оказалась невостребованной, долгое время не поддерживалась и в существенной степени утратила возможности по обеспечению безопасности

⁶⁴ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета. 2009. 27 марта. Столичный выпуск № 4877. URL: <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> (дата обращения: 20.08.2017).

⁶⁵ Отдельные участки Севморпути в зависимости от сезона, ледовой обстановки и других факторов могут пролегать за пределами границ внутренних вод, территориального моря, прилежащей зоны и исключительной экономической зоны России. Это является основанием для выражения несогласия с его правовым статусом, закреплённым законодательством РФ, со стороны ряда государств. Кроме того, принадлежность проливов СМП оспаривается США, которые считают их международными. Подробнее см.: *Тодоров А.А.* Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты.

⁶⁶ *Ермоленко В.* Освоение Арктики невозможно представить без атомного флота // РИА Новости. 2011. 13 декабря. URL: http://ria.ru/atomtec_analytics/20111213/515733788.html (дата обращения: 23.08.2017).

⁶⁷ *Белых О.В., Скороходов Д.А., Стариченков А.Л.* Северный морской путь: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 1(32). URL: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/32/8-12.pdf> (дата обращения: 15.09.2017).

мореплавания по всей протяжённости маршрута. Значительная часть судов ледовых категорий по ресурсным показателям была выведена из эксплуатации.

К концу десятилетия, благодаря началу освоения новых нефтегазовых месторождений в Арктической зоне, Севморпуть постепенно начал восстанавливать объёмы перевозок. Заинтересованность в использовании СМП выразили крупные российские добывающие компании, в том числе "Норильский никель", "Лукойл", "Газпром", "Роснефть", "Новатек" и др., что было вызвано их потребностью в снабжении заводов, шахт и нефтегазовых месторождений, расположенных в Арктической зоне Российской Федерации (далее – АЗРФ), а также в вывозе добываемой продукции.

К середине 2000-х гг. развитие АЗРФ и расширение добычи полезных ископаемых в регионе стало тормозиться пришедшей в упадок инфраструктурой СМП и стремительным старением ледокольного флота. Необходимость изменения ситуации и важность всестороннего развития СМП были признаны на высшем уровне, что привело к появлению и реализации целого спектра программ, направленных на модернизацию инфраструктуры арктической транспортной системы. Вопросы развития СМП были отражены в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г., государственных программах "Социально-экономическое развитие АЗРФ на период до 2020 г.", "Развитие транспортной системы", ряде федерально-целевых программ и других документах. В 2015 г. правительством РФ был утверждён Комплексный проект развития Северного морского пути до 2030 г.⁶⁸

Основными сферами государственной поддержки следует назвать восстановление ледового флота, участие в возведении новых портов и терминалов. В частности, государственные программы предусматривают строительство универсальных атомных ледоколов мощностью 60 МВт, дизель-электрических ледоколов (25 МВт), линейных ледоколов типа ЛК-16 (2х8 МВт), гидрографических, лоцмейстерских и других судов. Приоритетное развитие портовой инфраструктуры предусматривается в Мурманске, Архангельске, Сабетте, Диксоне, Дудинке, Тикси, Певеке, Анадыре. Кроме того, предполагается, что создание новой инфраструктуры будет увязано с реализацией других транспортных проектов в Арктической зоне, в числе которых "Северный широтный ход" и "Белкомур".

Одним из важных направлений стала также разработка и принятие нормативных документов, регулирующих статус и правовые основы функционирования Севморпути. Так, в 2012 г. был принят соответствующий федеральный закон, регулирующий статус и порядок мореплавания по СМП, в 2013 г. – Правила судоходства по СМП Министерства транспорта РФ. Новые документы определили основные условия транзитного прохода и требования к судовладельцам в области страхования, по которым ответственность за причинение экологического ущерба и загрязнение окружающей среды была возложена на судовладельцев.

⁶⁸ Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути // Правительство России. Официальный сайт. 2015. 8 июня. URL: <http://government.ru/orders/selection/405/18405/> (дата обращения: 18.09.2017).

Было воссоздано Главное управление Северного морского пути, в функции которого вошло согласование заявок на судовождение по СМП, координация деятельности всех служб на маршруте, обеспечение контроля над безопасностью судоходства. Кроме того, в марте 2017 г. Президент России Владимир Путин поручил правительству РФ проработать вопрос о создании структур, ответственных за комплексное развитие Северного морского пути и прилегающих опорных территорий⁶⁹.

Принятие решений по развитию СМП сопровождалось последовательным ростом объёма перевозок на маршруте, ежегодный уровень которого составлял не менее 30 % (табл. 1). Отдельно следует обратить внимание на возрастающую потребность перевозчиков в обеспечении ледокольной проводки. Так, в 2016 г. администрацией СМП было выдано 718 разрешений на плавание в акватории Севморпути⁷⁰ (в 2015 г. — 715 разрешений⁷¹), однако при этом атомными ледоколами было проведено 410 судов (в 2015 г. — 195), то есть количество проводок возросло более чем на 100 %⁷².

Таблица 1

Объём перевозок
по Северному морскому пути в 2013–2016 гг. (млн тонн)

	2013	2014	2015	2016
Объём перевозок всего	2,8	3,7	5,4	7,3
– в т. ч. транзит	1,2	0,3	0,04	0,2
– количество транзитных судов	71,0	25,0	18,0	19,0

В структуре грузопотока вплоть до последнего времени преобладали генеральные грузы, включая уголь и руду, однако в 2016 г. произошёл существенный рост перевозок нефти и нефтепродуктов, а также газоконденсата. Данная тенденция сохранится в ближайшие годы. Эксперты прогнозируют дальнейший рост преобладающей доли перевозок минерального сырья с российских месторождений в Арктике⁷³. Общий объём перевозок, по расчётам Минтранса РФ, к 2020 г. может составить

⁶⁹ Международный форум "Арктика — территория диалога" // Президент РФ. Официальный сайт. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54149> (дата обращения: 08.08.2017).

⁷⁰ Симонова Т. В 2016 году по СМП перевезли на 35 % больше грузов, чем годом ранее // РЖД Партнёр.ру. 2017. 1 февраля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-2016-godu-po-smp-perevezli-na-35-bolshe-gruzov-chem-godom-ranee/> (дата обращения: 14.08.2017).

⁷¹ Толочкин Р. Перевозки по Северному морскому пути в 2015 году выросли на 45,4 % и достигли уровня в 5,4 млн тонн // Гудок.ру. 2016. 15 февраля. URL: <http://www.gudok.ru/news/freighttrans/&ID=1327638> (дата обращения: 01.09.2017).

⁷² В 2016 году в два раза увеличилось число ледокольных проводок Росатомфлота в акватории Северного морского пути // Росатомфлот. 2017. 20 февраля. URL: <http://rosatomflot.ru/index.php?menuid=49&date=2017-2-0&newsid=906> (дата обращения: 04.08.2017).

⁷³ Грузопоток по Северному коридору к 2025 году может достигнуть 75 млн тонн // ТАСС. 2017. 13 февраля. URL: <http://tass.ru/transport/4018066> <http://tass.ru/transport/4018066> 9 (дата обращения: 26.08.2017).

порядка 30 млн тонн (оптимистичная оценка — до 65 млн тонн)⁷⁴. При этом основной грузопоток будет формироваться за счёт энергетических проектов, в том числе "Ямал СПГ" (суммарная мощность производства — 16,5 млн тонн в год, из которых 7 млн тонн пойдёт в Европу, 9 млн тонн — в Азию), "Варандей" (до 6 млн тонн), Новопортовское месторождение (6–8 млн тонн), "Приразломное" (до 6 млн тонн) и др.⁷⁵

На перспективы развития судоходства по СМП оказывают существенное влияние климатические факторы. За последние 100 лет температура в регионе поднялась примерно на 3,5 градуса, что существенно превышает среднемировой показатель⁷⁶. Это, по данным Национального центра по мониторингу снега и льда США, привело к резкому сокращению площади ледового покрытия — на 53 % по сравнению с 1979 г. В результате в 2015 г. максимальная площадь ледового покрова в Арктике составила 14,54 млн кв. км, что является наименьшим значением с начала спутниковых наблюдений⁷⁷. Существенно сократилась и толщина арктических льдов с одновременным изменением их структуры — по сравнению с 1985 г. площадь многолетних льдов в Арктике уменьшилась вдвое (с 45 до 22 %) ⁷⁸.

Тем не менее нынешнее потепление и таяние льдов в Арктике, по мнению ряда учёных, может носить обратимый характер. Они, в частности, отмечают тот факт, что антропологическое воздействие, определяемое как главный фактор глобального потепления, зачастую преувеличивается, а в некоторых случаях и вовсе используется в целях недобросовестной конкуренции. Данная позиция имеет под собой определённые обоснования. Так, в 2011–2013 гг. многие специалисты полагали, что в акваториях СМП в ближайшие годы будет только однолетний лёд и это позволит продлить навигацию до пяти месяцев (с конца июля по декабрь). Некоторые из них прогнозировали полное исчезновение "ледовой шапки" к 2020 г. Однако последующие наблюдения показали, что в 2013 г. площадь и толщина льда в Арктике снова увеличилась (в 1,5 раза)⁷⁹. Причиной, по мнению американских специалистов, является то, что потепление более чем на 50 % вызвано не зависящими от человека причинами, природа и длительность проявления которых учёным не известны⁸⁰. Последние прогнозы

⁷⁴ Минтранс: порт Сабетта обеспечит 35 млн тонн/год грузов по Северному морскому пути к 2020 году // Neftegaz.ru. 2015. 12 февраля. URL: <http://neftegaz.ru/forum/showthread.php?tid=30811&pid=31491> (дата обращения: 28.07.2017).

⁷⁵ Степанов И. Северный морской путь для России и мира // Международный дискуссионный клуб Валдай. 2017. 27 марта. URL: http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/severnyu-morskoy-put-rossiya-mir/?sphrase_id=14803 (дата обращения: 28.09.2017).

⁷⁶ Roston E., Migliozzi B. How a Melting Arctic Changes Everything. Part I: The Bare Arctic // Bloomberg. 2017. April 19. URL: <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/> (дата обращения: 18.09.2017).

⁷⁷ Editor's Note. 2016 Arctic Sea Ice Wintertime Extent Hits Another Record Low // NASA. 2017. March 22. URL: <http://www.nasa.gov/feature/goddard/2016/2016-arctic-sea-ice-wintertime-extent-hits-another-record-low> (дата обращения: 06.09.2017).

⁷⁸ См.: Roston E., Migliozzi B. How a Melting Arctic Changes Everything. Part I: The Bare Arctic.

⁷⁹ Котляр В. Использование ледоколов в акватории Северного морского пути // РСМД. URL: <http://russiancouncil.ru/sevmorput#kotlyar> (дата обращения: 22.09.2017).

⁸⁰ Doyle A. Arctic ice loss driven by natural swings, not just mankind: study // Reuters. 2017. March 13. URL: <http://www.reuters.com/article/us-climatechange-arctic-idUSKBN16K21V> (дата обращения: 11.09.2017).

предполагают, что свободное судоходство по арктическому маршруту будет возможно не ранее 2050 г.⁸¹, а скорее — в 2100 г.⁸²

Из климатических особенностей вытекает ряд принципиальных ограничений для эффективного использования СМП. Главное из них — относительно короткая навигация. По оценке российских специалистов, период сквозной безледокольной навигации для судов низкого ледового класса к 2030 г. возрастёт незначительно и в среднем составит 90–100 дней в год⁸³.

Имеющиеся сложности ставят вопрос о ледокольном обеспечении расширяющейся навигации. По данным специалистов, для круглогодичного прохода судов по СМП, а также обслуживания портов по маршруту его прохождения необходима эксплуатация 5–6 атомных ледоколов мощностью 60–110 МВт, 6–8 неатомных ледоколов мощностью 25–30 МВт и 8–10 — мощностью 16–18 МВт. При этом спрос на ледоколы с учётом роста перспективных объёмов перевозок будет только возрастать⁸⁴.

По оценкам экспертов, вплоть до 2025 г. ледокольное обеспечение в акватории Северного морского пути будут осуществлять не более четырёх атомных ледоколов. Данное ограничение ставит вопрос о потенциале расширения перевозок по маршруту, в том числе по уже принятым Атомфлотом на себя обязательствам по заключённым контрактам⁸⁵. В этих условиях, несмотря на наблюдаемый в последние несколько лет рост загрузки Северного морского пути, объёмы транзита остаются незначительными. В долгосрочной перспективе развитие транзитных перевозок по СМП оценивается также крайне осторожно. Самые смелые прогнозы оценивают объём транзита грузов международной торговли к 2030 г. в размере не более 6 млн тонн⁸⁶. Следует отметить, что ещё в 2013 г., в условиях роста транзитного грузопотока (рис. 1), ожидания участников транспортного рынка были более оптимистичными. Иностранные эксперты называли СМП наиболее перспективным трансарктическим транспортным коридором, способным привлечь существенные объёмы грузопотоков с традиционных маршрутов.

⁸¹ *Wai A.* Asia places bets on the Arctic's future // Today. 2016. December 21. URL: <http://www.todayonline.com/world/asia/asia-places-bets-arctics-future> (дата обращения: 11.09.2017).

⁸² *Torkington S.* 11 ways to see how climate change threatens the Arctic // World Economic Forum. 2017. April 3. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/04/11-ways-to-see-how-climate-change-threatens-the-arctic/> (дата обращения: 11.09.2017).

⁸³ Результаты и предварительные выводы по итогам НИР "Разработка концептуальных основ конкурентной модели развития Северного морского пути" // Совет Федерации Федерального Собрания РФ. URL: <http://council.gov.ru/media/files/X3y4morm-Nx81gc91hySpXpAARkVKArqR.pdf> (дата обращения: 12.09.2017).

⁸⁴ *Птичкин С.* Как нам обустроить Арктику. Дмитрий Rogozin: Освоение северного региона выходит на новый уровень // Российская газета. 2017. 27 февраля. URL: <http://rg.ru/2017/02/27/dmitrij-rogozin-osvoenie-arktiki-vyhodit-na-novyy-uroven.html> (дата обращения: 12.09.2017).

⁸⁵ Шишкарёв: роль единого транспортного-логистического оператора может стать ключевой в организации перевозок в Арктике // Материалы к выступлению руководителя Делового совета Сергея Шишкарёва 19 апреля 2016 г. на совместном заседании Научно-экспертного и Делового советов Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Госкомиссия по развитию Арктики. 2016. 19 апреля. URL: <http://arctic.gov.ru/News/1cd07c7b-9307-e611-80cc-e672fe4e8e4e> (дата обращения: 19.09.2017).

⁸⁶ *Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагула В.* Северный морской трест. Государство создаёт ещё один институт развития // Коммерсант.ру. 2017. 31 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3256860> (дата обращения: 22.08.2017).

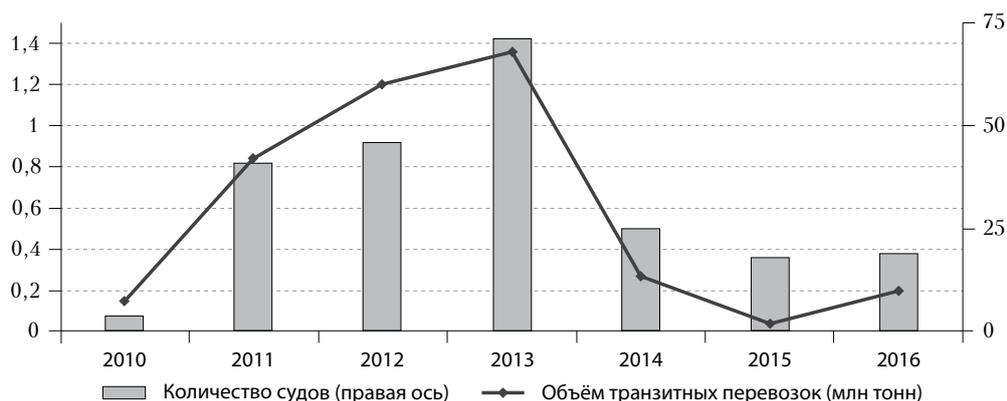


Рис. 1. Транзитный грузооборот Северного морского пути в 2010–2016 гг.

Позитивные оценки были напрямую связаны с появлением целого ряда факторов, благоприятно влияющих на судоходство в акватории Севморпути, среди которых (помимо эффекта глобального потепления) следует назвать: перегруженность Суэцкого канала, участвовавшие случаи нападения пиратов на традиционном маршруте, а также высокие цены на нефть, существенно увеличившие стоимость перевозок через Суэц. В результате у международных перевозчиков появился интерес к использованию СМП. В частности, три крупные корейские компании-перевозчика (Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Marine и Hyundai Glovis) заявили об изучении возможности арктического судоходства. Две из них впоследствии приняли решение отложить использование данного маршрута, а Hyundai Glovis в 2013 г. провела пробный вояж, осуществив перевозку 44 тыс. тонн нефтепродуктов из российского порта Усть-Луга в корейские Квангъян и Йосу⁸⁷.

В целом 2013 г. стал рекордным для СМП в отношении транзитного грузооборота, который составил 1,36 млн тонн. Затем наблюдалось резкое сокращение международных перевозок, вызванное снижением темпов роста мировой торговли, обострением внешнеполитической обстановки, но главное — падением цен на энергоресурсы, лишившим Севморпуть ценовой конкурентоспособности и, как результат, транзитных грузов⁸⁸.

В то же время определённый интерес к использованию СМП для транзита остаётся, что позволит России хотя бы частично компенсировать расходы на модернизацию морского коридора. Для грузовладельцев и транспортных компаний интерес к использованию СМП для транзита связан с повышением эффективности перевозок. Так, несмотря на сравнительно низкую скорость движения судов (в среднем составляющую порядка 10 узлов), прохождение маршрута из Мурманска в Хуанхуа (Huanghua, КНР) при благоприятном стечении обстоятельств может занять не более 8 дней⁸⁹.

⁸⁷ См.: Степанов И. Северный морской путь для России и мира.

⁸⁸ Humpert M. Is Northern Sea Route Shipping in a Deep Freeze? // News Deeply Arctic Deeply. 2016. June 6. URL: <http://www.newsdeeply.com/arctic/articles/2016/06/06/is-northern-sea-route-shipping-in-a-deep-freeze> (дата обращения: 18.09.2017).

⁸⁹ Marchenko N. NORTHERN SEA ROUTE: MODERN STATE AND CHALLENGES // Proceedings of the ASME 2014 33rd International Conference on Ocean, Offshore and

Согласно расчётам экспертов, наибольшие выгоды от использования Северного морского пути получают грузы, следующие между Северной Европой и Азией, для которых расстояние и время доставки сокращаются на 20–40 % (табл. 2). Таким образом, среди азиатских стран в эксплуатации Северного морского пути могут быть заинтересованы такие страны, как Япония, Южная Корея и Китай. Сокращение транспортных расходов за счёт более короткого маршрута по СМП позволяет им снизить стоимость товаров, экспортируемых в Европу.

Таблица 2

Расстояние и время прохождения
грузов из п. Киркенес и Мурманск

Пункт назначения	Через Суэцкий канал			Через Северный морской путь			Экономия в днях
	Расстояние, км	Скорость, уз.	Количество дней	Расстояние, км	Скорость, уз.	Количество дней	
Шанхай, КНР	12 050	14	37	6500	12,9	21,0	-16,0
Пусан, РК	12 400	14	38	6050	12,9	19,5	-18,5
Йокогама, Япония	12 730	14	39	5750	12,9	18,5	-20,5

Однако, несмотря на сокращение длины маршрута, данный эффект в значительной степени компенсируется относительно более высокой нормой потребления топлива (из-за дополнительной тяжести судов с ледокольной оснасткой) и дорогим типом топлива, необходимым для использования в северных широтах. Представители судоходных компаний также указывают на дополнительные издержки по страховке грузов и обучению экипажа. Навигация в климатических условиях Арктики требует повышенной квалификации экипажа судна, что в среднем увеличивает данную статью расходов на 10 %⁹⁰. Кроме того, для работы на Северном морском пути необходимо использовать специализированные суда ледового класса.

Существенным препятствием плавания по СМП остаётся недостаточная по охвату спасательная система и ограниченное число глубоководных портов по маршруту СМП, способных принять нуждающиеся в починке суда. В целом риск столкновений из-за непредсказуемости ледовой обстановки и отсутствия должным образом размеченных фарватеров оценивается участниками перевозочного процесса достаточно высоко, а уровень безопасности — как не отвечающий международным стандартам.

Ещё одним недостатком СМП являются его геофизические характеристики. Глубина на некоторых участках СМП (в частности на прибрежном маршруте, который в последние годы устойчиво освобождается

Arctic Engineering OMAE2014. 2014. June 8–13. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.658.1332&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения: 09.09.2017).

⁹⁰ См.: Степанов И. Северный морской путь для России и мира.

ото льдов в летний период) составляет до 20 м, что ограничивает использование крупнотоннажных судов и существенно ухудшает экономическую эффективность маршрута. Более глубокие маршруты проходят ближе к Северному полюсу и имеют худшую ледовую обстановку, что определяет необходимость строительства судов ледового класса с их последующей ледокольной проводкой⁹¹. Экспертами этот факт оценивается как естественное ограничение по использованию судов дедвейтом свыше 100 тыс. тонн.

В то же время главным трендом в развитии морских перевозок является строительство сверхкрупных судов, позволяющих получать существенную экономию "на масштабе" при транспортировке грузов. Так, грузоподъемность новых контейнеровозов составляет 18 тыс. TEU, по сравнению со стандартными 6–8 тыс. TEU, однако подобные суда не смогут использоваться на Севморпути из-за своих размеров ни по глубине осадки, ни по ширине, превышающей размеры имеющихся у России ледоколов.

Следует принять во внимание и объективные сложности по выполнению российских административно-технических требований, а также высокий уровень платежей, связанных с оплатой фрахта ледоколов, получения метеосводок и информации о ледовой обстановке, найма российских лоцманов для проводки судов через проливы и т. д. Уровень дополнительных расходов, связанных со сложностью предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте, простоями судов и дополнительными страховыми премиями, по отдельным оценкам, составляет не менее 50 тыс. дол. за рейс, или 2 тыс. дол. в сутки⁹².

Столь высокий уровень затрат снижает конкурентоспособность СМП по сравнению с традиционными маршрутами. По мнению представителей зарубежных судоходных компаний, у Севморпути нет возможности обеспечить рентабельность транзита в условиях низких цен на топливо и наблюдаемой в настоящее время стагнации на рынке морских перевозок в целом⁹³. Привлечение существенных объемов транзитных грузов возможно только в долгосрочной перспективе при одновременном выполнении таких условий, как улучшение погодных условий для судоходства в регионе и существенное подорожание нефти⁹⁴.

В целях увеличения потенциала СМП как важной судоходной артерии между Северной Америкой, Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона Россия и Китай приступили к обустройству инфраструктуры

⁹¹ Buixadé F.A., Stephenson S.R., Linling Ch., Czub M. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure // *Polar Geography*. 2014. November 16. URL: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1088937X.2014.965769> (дата обращения: 18.09.2017).

⁹² Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. URL: http://econom.nsc.ru/eco/arhiv/ReadStatiy/08_01/pazovsk.htm (дата обращения: 28.09.2017).

⁹³ Mazneva E., Khrennikova D. How Putin's Pursuit of Stalin's Arctic Dream Lost Global Appeal // *Bloomberg*. 2017. March 29. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-29/how-putin-s-pursuit-of-stalin-s-arctic-dream-lost-global-appeal> (дата обращения: 28.09.2017).

⁹⁴ Humpert M., Raspotnik A. Despite Global Warming Suez Canal will remain preferred shipping route in coming decades new study suggests // *The Arctic Institute*. 2016. February 4. URL: <http://www.thearcticinstitute.org/despite-global-warming-suez-canal-will-remain-preferred-shipping-route/> (дата обращения: 23.09.2017).

на российском арктическом побережье. В 2016 г. АО "Арктический транспортно-промышленный узел Архангельск" подписало соглашение с китайской компанией Poly International Holding Co. о строительстве нового порта, способного обслуживать крупнотоннажные суда. Порт будет круглогодичным, разместится севернее Архангельска, в районе острова Мудьюг, и будет связан с новым железнодорожным коридором "Белкомур" (Белое море — Коми — Урал). К 2030 г. грузооборот порта должен составить 20 млн тонн⁹⁵.

* *
*

Для России и Китая сотрудничество в транспортной сфере является одним из приоритетных направлений дальнейшего развития двусторонних отношений. Руководство двух стран уделяет большое внимание созданию надёжной и эффективной трансграничной транспортной инфраструктуры, формированию новых международных транспортных коридоров и повышению эффективности транзитных перевозок. В настоящее время российско-китайское сотрудничество в транспортной сфере выходит на качественно новый уровень, который характеризуется постепенным переходом от реализации фрагментарных инициатив, обеспечивающих инфраструктурную связанность приграничных территорий, к реализации комплексных проектов, нацеленных на углубление интеграции транспортных систем двух стран, формирование на их основе эффективных трансконтинентальных транспортных коридоров и систем высокоскоростного сообщения.

1. Руководство КНР использует программу совместного строительства "Пояса и пути" для развития экономического сотрудничества со странами Азии, Европы и Африки, а также в качестве механизма согласования и координации трансграничных инфраструктурных проектов в странах вдоль "Пояса и пути". В рамках двустороннего и многостороннего сотрудничества по строительству экономических коридоров запланированы мероприятия по совместному развитию системы трансконтинентальных международных транспортных коридоров, созданию высокоскоростных железнодорожных магистралей, ликвидации разрывов и узких мест в трансграничных сетях, улучшению условий пересечения государственных границ. Реализация этих мероприятий обеспечит сокращение затрат на внешнюю торговлю, позволит национальным компаниям расширить рынки и нарастить объёмы сбыта продукции.

2. Россия поддерживает строительство "Пояса и пути" и активно сотрудничает с китайской стороной в строительстве двух экономических коридоров Экономического пояса Шёлкового пути: "Новый Евразийский континентальный мост" и "Китай — Монголия — Россия". В рамках данных коридоров стороны акцентируют сотрудничество в первую очередь на доставке контейнерных грузов между странами Азии и Европы транзитом

⁹⁵ Проекты "Белкомура" и порта Архангельска получают китайские инвестиции // Regnum. 2017. 4 сентября. URL: <https://regnum.ru/news/2317196.html> (дата обращения: 23.09.2017).

по российским железнодорожным магистралям. На этом направлении достигнуты значительные результаты. За период с 2014 г. через Россию проследовало свыше 5 тыс. контейнерных составов из КНР в страны ЕС.

3. Россия и Китай обсуждают перспективы строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали от Москвы до Пекина, которая в дальнейшем может быть продлена в страны Центральной Европы. Проект по многим параметрам (протяжённость, региональные различия и пр.) является уникальным, что осложняет оценку его эффективности. В этой связи представляется целесообразным поэтапный запуск отдельных участков магистрали, в первую очередь тех, окупаемость которых не вызывает сомнений. В дальнейшем они будут соединены в единую сеть или же может быть выбрана другая конфигурация маршрута. При создании российских участков ВСМ рекомендуется обеспечить соблюдение требований по глубокой локализации производства, в том числе подвижного состава, оборудования, привлекаемых материальных и трудовых ресурсов, независимо от источника инвестиций и его национальной принадлежности.

4. При создании системы "Приморских" трансграничных транспортных коридоров между дальневосточными российскими и северо-восточными китайскими регионами предполагается использование бюджетных средств на строительство новых инфраструктурных объектов. В целях рационального использования государственных средств необходимо обеспечивать высокое качество оценки эффективности проектов, при реализации проектов на основе государственно-частного партнёрства следует исключать перекладывание рисков окупаемости частных инвестиций на государство. Для этого рекомендуется устанавливать предельный размер концедентных платежей, исключающих безусловную полную компенсацию неполученных доходов концессионера от эксплуатации построенных объектов в связи с изменением рыночной конъюнктуры.

5. В настоящее время прорабатывается вопрос совместного развития и использования российского Северного морского пути, в том числе в качестве ведущего арктического маршрута в составе нового "Ледяного Шёлкового пути". Для полноценного запуска северных морских маршрутов потребуются значительные объёмы инвестиций в транспортную прибрежную инфраструктуру. В целях эффективной реализации данных проектов России целесообразно координировать освоение арктических транспортных коридоров на основе многостороннего сотрудничества с заинтересованными странами Азии.

Ключевые слова: *Экономический пояс Шёлкового пути – Морской Шёлковый путь – сотрудничество – транспортные коридоры – транспортная инфраструктура – Северный морской путь – ЕАЭС – ШОС.*

Keywords: *The Silk Road Economic Belt – Maritime Silk Road – cooperation – transport corridors – transport infrastructure – The Northern Sea Route – the EAEU – the SCO.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арктика в современной системе международных отношений и национальные интересы России / Е.С. Хотькова, Ю.Н. Глущенко, Т.Б. Аничкина, А.С. Шишков, С.А. Михайлов, В.Н. Коньшев, А.А. Сергунин // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 5. С. 9–43.
2. Бангладеш, Китай, Индия и Мьянма обсуждают в городе Куньмин вопрос о создании экономического коридора Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма // Партнёры. 2013. 19 декабря. URL: <http://russian.dbw.cn/system/2013/12/19/000785105.shtml> (дата обращения: 13.09.2017).
3. *Белых О.В., Скорыходов Д.А., Стариченков А.Л.* Северный морской путь: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 1(32). URL: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/32/8-12.pdf> (дата обращения: 15.09.2017).
4. В Приморье определили, как ускорить развитие транспортных коридоров // Администрация Приморского края. Официальный сайт. 2016. 26 марта. URL: <http://primorsky.ru/news/108456/?type=special> (дата обращения: 02.09.2017).
5. В Улан-Баторе проходит XXV Заседание Координационного Совета по Транссибирским перевозкам // Координационный Совет по Транссибирским перевозкам. 2016. 15 сентября. URL: http://icctt.com/novosti-partnerov/news_post/v-ulan-batore-prokhodit-xxv-zasedaniye-koordinatsionnogo-soveta-po-transsibirskim-perevozkam-video (дата обращения: 02.09.2017).
6. В Харбине подписан договор о строительстве моста через Амур, который соединит РФ и КНР // ТАСС. 2016. 15 июня. URL: <http://tass.ru/ekonomika/3365273> (дата обращения: 13.09.2017).
7. В 2016 году в два раза увеличилось число ледокольных проводок Росатомфлота в акватории Северного морского пути // Росатомфлот. 2017. 20 февраля. URL: <http://rosatomflot.ru/index.php?menuid=49&date=2017-2-0&newsid=906> (дата обращения: 04.08.2017).
8. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути 21-го века // Посольство КНР в России. 2015. 23 апреля. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm> (дата обращения: 20.09.2017).
9. ВЭБ и "Автодор" договорились о сотрудничестве по реализации проектов скоростных автомобильных дорог // ГК Автодор. 2017. 28 февраля. URL: <https://www.russianhighways.ru/press/news/18200/> (дата обращения: 02.09.2017).
10. Грузопоток по Северному коридору к 2025 году может достигнуть 75 млн тонн // ТАСС. 2017. 13 февраля. URL: <http://tass.ru/transport/4018066><http://tass.ru/transport/4018066> (дата обращения: 26.08.2017).
11. *Губин А.В.* Проект "Экономического пояса Нового Шёлкового пути" // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4. С. 138–157.
12. Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой // Президент РФ. Официальный сайт. 2001. 16 июня. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3418> (дата обращения: 20.09.2017).
13. Дорогой длиною // Lenta.ru 2016. 2 марта. URL: <https://lenta.ru/articles/2016/03/02/railways> (дата обращения: 02.09.2017).
14. *Ермоленко В.* Освоение Арктики невозможно представить без атомного флота // РИА Новости. 2011. 13 декабря. URL: http://ria.ru/atomtec_analytics/20111213/515733788.html (дата обращения: 23.08.2017).
15. Заседание круглого стола лидеров форума "Один пояс, один путь" // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 15 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54496> (дата обращения: 10.09.2017).
16. Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 4 июля. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54979> (дата обращения: 20.09.2017).

17. Инвесторы подтверждают заинтересованность в проекте "Европа — Западный Китай" // ОАО "ФЦПФ". 2016. 21 апреля. URL: <http://www.fcpf.ru/media/investory-podtverzhdaut-zainterosovannost-v-proekte-evropa-zapadnyu-kitay/> (дата обращения: 02.09.2017).
18. *Каратаева К.Е.* Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4. С. 218–237.
19. Китай вливает \$46 млрд в Пакистан. Для чего? // Вести. 2015. 20 апреля. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/56236> (дата обращения: 13.09.2017).
20. Китай и Центральная Азия: основные направления развития сотрудничества в сфере экономики и энергетики // Аналитический портал Ближний Восток и Центральная Азия. 2016. 5 сентября. URL: <http://www.kazanalytics.kz/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9-%D0%B8-%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F-%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B5-%D0%BD%D0%B0%D0%BF/> (дата обращения: 10.09.2017).
21. Китай — Монголия — Россия утвердили программу создания экономического коридора // Минэкономразвития РФ. Официальный сайт. 2016. 2 июня. URL: <http://www.economy.gov.ru/mines/press/news/201606240> (дата обращения: 10.09.2017).
22. Китай увеличил инвестиции в экономический коридор через Пакистан до \$62 млрд // АЭИ Прайм. 2017. 13 апреля. URL: https://1prime.ru/state_regulation/20170413/827358893.html (дата обращения: 02.06.2017).
23. КНР и Япония предложили РФ проекты на 1,75 трлн руб. // Вести. 2016. 26 октября. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/76785> (дата обращения: 02.09.2017).
24. КНР проспонсирует ряд крупных инфраструктурных проектов в Бангладеш // Regnum. 2017. 12 мая. <https://regnum.ru/news/polit/2273982.html> (дата обращения: 13.09.2017).
25. *Комиссина И.Н.* Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 54–73.
26. *Комиссина И.Н.* Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1. С. 60–81.
27. *Котляр В.* Использование ледоколов в акватории Северного морского пути // РСМД. URL: <http://russiancouncil.ru/sevmorput#kotlyar> (дата обращения: 22.09.2017).
28. *Ларин О.Н.* Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4. С. 152–170.
29. "Ледяной Шёлковый путь": Возможности Арктического маршрута // Жэньминь жибао онлайн. 2017. 20 июня. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0620/c31521-9230968.html> (дата обращения: 13.09.2017).
30. Международный транспортный коридор "Европа — Россия — Азиатско-Тихоокеанский регион" как пространство бизнес-инноваций // Аналитический Вестник Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. 2012. № 2(445). 134 с.
31. Международный форум "Арктика — территория диалога" // Президент РФ. Официальный сайт. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54149> (дата обращения: 08.08.2017).
32. Международный форум "Один пояс — один путь" // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 14 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 13.09.2017).
33. Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог // МИД РФ. 2016. 8 декабря. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/multilateral_contract/-/storage-viewer/multilateral/page-1/51803 (дата обращения: 02.09.2017).
34. Минтранс: порт Сабетта обеспечит 35 млн тонн/год грузов по Северному морскому пути к 2020 году // Neftegaz.ru. 2015. 12 февраля. URL: <http://neftegaz.ru/forum/showthread.php?tid=30811&pid=31491> (дата обращения: 28.07.2017).

35. ОАО "РЖД" и China Railways подписали соглашение об электронном обмене данными // ГД Гудок. 2017. 22 июня. URL: <https://www.gudok.ru/freighttrans/?ID=1377900> (дата обращения: 13.09.2017).
36. Об утверждении Концепции развития международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2" // Правительство РФ. Официальный сайт. 2016. 30 декабря. URL: <http://government.ru/news/25953/> (дата обращения: 02.09.2017).
37. Объем грузоперевозок по МТК Приморье-1 вырос в 24 раза // РЖД-Партнёр. 2017. 21 августа. URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/obem-gruzoperevozok-ro-mtk-primore-1-vyros-v-24-raza/> (дата обращения: 02.09.2017).
38. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета. 2009. 27 марта. Столичный выпуск № 4877. URL: <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> (дата обращения: 20.08.2017).
39. *Пазовский В.М.* Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. URL: http://econom.nsc.ru/eco/arhiv/ReadStatiy/08_01/pazovsk.htm (дата обращения: 28.09.2017).
40. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии / А.А. Казанцев, И.Д. Звягельская, Е.М. Кузьмина, С.Г. Лузянин. М.: НП РСМД, 2016. 52 с.
41. Президент "РЖД": Совместные инициативы в области высокоскоростных железнодорожных перевозок придадут новый импульс сотрудничеству Россия – Китай // Синьхуа. 2017. 5 сентября. URL: http://russian.news.cn/2017-09/05/c_136586337.htm (дата обращения: 13.09.2017).
42. Приморье проложит новый путь для Китая // Российская газета. 2016. 23 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/23/primore-prolozhit-novyy-put-dlia-kitaia.html> (дата обращения: 02.09.2017).
43. Проекты "Белкомура" и порта Архангельска получают китайские инвестиции // Regnum. 2017. 4 сентября. URL: <https://regnum.ru/news/2317196.html> (дата обращения: 23.09.2017).
44. *Птичкин С.* Как нам обустроить Арктику. Дмитрий Rogozin: Освоение северного региона выходит на новый уровень // Российская газета. 2017. 27 февраля. URL: <http://rg.ru/2017/02/27/dmitrij-rogozin-osvoenie-arktiki-vyhodit-na-novyy-uroven.html> (дата обращения: 12.09.2017).
45. Результаты и предварительные выводы по итогам НИР "Разработка концептуальных основ конкурентной модели развития Северного морского пути" // Совет Федерации Федерального Собрания РФ. URL: <http://council.gov.ru/media/files/X3y4mormNx81gc91hySprAARkVKArqR.pdf> (дата обращения: 12.09.2017).
46. Российский фонд прямых инвестиций и китайская инвестиционная корпорация создали Российско-Китайский инвестиционный фонд // Российский фонд прямых инвестиций. 2012. 5 июня. URL: <https://rdif.ru/fullNews/136/> (дата обращения: 20.09.2017).
47. Российско-китайская рабочая группа по ВСМ обсудила вопросы локализации производства в России // РЖД. 2015. 29 сентября. URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=86595 (дата обращения: 13.09.2017).
48. Российско-китайские переговоры в расширенном составе // Президент РФ. Официальный сайт. 2013. 22 марта. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/17726> (дата обращения: 20.09.2017).
49. Россия и Китай обсудили механизмы успешного развития рынка международных автомобильных перевозок двух стран // Минтранс РФ. Официальный сайт. 2017. 20 июля. URL: https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=40448 (дата обращения: 13.09.2017).
50. Россия и Китай подписали соглашение по развитию МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. 2017. 4 июля. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/6161/> (дата обращения: 02.09.2017).

51. РФПИ и Банк развития Китая создают Фонд совместных инвестиций в юанях объёмом \$10 млрд // Российский фонд прямых инвестиций. 2017. 4 апреля. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2499/> (дата обращения: 20.09.2017).
52. РФПИ и китайская инвестиционная корпорация объявляют о докапитализации Российско-Китайского инвестиционного фонда // Российский фонд прямых инвестиций 2017. 4 июля. URL: <https://rdif.ru/fullNews/2501/> (дата обращения: 20.09.2017).
53. *Симонова Т.* В 2016 году по СМП перевезли на 35 % больше грузов, чем годом ранее // РЖД Партнёр.ру. 2017. 1 февраля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/water-transport/news/v-2016-godu-po-smp-perevezli-na-35-bolshe-gruzov-chem-godom-ranee/> (дата обращения: 14.08.2017).
54. *Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагуа В.* Северный морской трест. Государство создает еще один институт развития // Коммерсант.ру. 2017. 31 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3256860> (дата обращения: 22.08.2017).
55. Со скоростью сметы // ИД Коммерсант. 2017. 24 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3391523> (дата обращения: 13.09.2017).
56. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия // Президент РФ. Официальный сайт. 2017. 4 июля. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 20.09.2017).
57. Совместное коммюнике по итогам 21-й регулярной встречи глав правительств России и Китая // Правительство РФ. Официальный сайт. 2016. 7 ноября. URL: <http://government.ru/info/25224/> (дата обращения: 13.09.2017).
58. Совместное строительство "Одного пояса, одного пути": идея, практика и вклад Китая // Yidaiyilu.gov.cn. 2017. 1 мая. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 20.09.2017).
59. Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути // Правительство России. Официальный сайт. 2015. 8 июня. URL: <http://government.ru/orders/selection/405/18405/> (дата обращения: 18.09.2017).
60. *Степанов И.* Северный морской путь для России и мира // Международный дискуссионный клуб Валдай. 2017. 27 марта. URL: http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/severnyu-morskoy-put-rossiya-mir/?sphrase_id=14803 (дата обращения: 28.09.2017).
61. *Тодоров А.А.* Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономические и правовые аспекты // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3. С. 149–171.
62. *Толочкин Р.* Перевозки по Северному морскому пути в 2015 году выросли на 45,4 % и достигли уровня в 5,4 млн тонн // Гудок.ру. 2016. 15 февраля. URL: <http://www.gudok.ru/news/freighttrans/&ID=1327638> (дата обращения: 01.09.2017).
63. Трансконтинентальный коридор "Западная Европа – Западный Китай" – новый путь в Европу // Nomad. 2009. 11 сентября. URL: <http://www.nomad.su/?a=4-200909110324> (дата обращения: 13.09.2017).
64. Укреплять общность интересов // Российская газета. 2017. 2 июля. URL: <https://rg.ru/2017/07/02/si-czinpin-kitaj-i-rossiia-dolzhen-ukrepiat-obshchnost-interesov.html> (дата обращения: 13.09.2017).
65. Федеральный закон "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" от 31.07.1998 N 155-ФЗ (последняя редакция) // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/8b899e425a5ee90c385386a11256c62cbacbcc30/ (дата обращения: 15.08.2017).
66. *Фролова И.Ю.* Китайский проект "Экономический пояс Шёлкового пути": развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5. С. 47–67.
67. Шишкарёв: роль единого транспортного-логистического оператора может стать ключевой в организации перевозок в Арктике // Материалы к выступлению руководителя Делового совета Сергея Шишкарёва 19 апреля 2016 г. на совместном заседании Научно-экспертного и Делового советов Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Госкомиссия по развитию Арктики. 2016. 19 апреля. URL: <http://arctic.gov.ru/News/1cd07c7b-9307-e611-80cc-e672fe4e8e4e> (дата обращения: 19.09.2017).

68. *Buixadé F.A., Stephenson S.R., Linling Ch., Czub M.* Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure // *Polar Geography*. 2014. November 16. URL: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/1088937X.2014.965769> (дата обращения: 18.09.2017).
69. China Railway Express to sprawl wider, faster in China, Europe // *People's Daily Online*. 2017. September 7. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0907/c90000-9265893.html> (дата обращения: 20.09.2017).
70. China Rolling out Global high speed rail plans and projects – From Pan-asian plan to future Africa projects and proposed China – Russia – Canada – US line // *Nextbigfuture.com*. 2014. May 9. URL: <https://www.nextbigfuture.com/2014/05/china-rolling-out-global-high-speed.html> (дата обращения: 13.09.2017).
71. China sees faster trains ahead // *China Daily*. 2017. February 7. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-02/07/content_28120178.htm (дата обращения: 13.09.2017).
72. China to build up to 20 marine economy demonstration zones by 2020 // *People's Daily Online*. 2017. June 6. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0706/c90000-9238133.html> (дата обращения: 13.09.2017).
73. China's high-speed rail plans for Asia inch closer // *Deutsche Welle*. 2016. April 27. URL: <http://www.dw.com/en/chinas-high-speed-rail-plans-for-asia-inch-closer/a-19217479> (дата обращения: 13.09.2017).
74. China's New Silk Road plan: What's in it for Myanmar? // *Frontier Myanmar*. 2017. June 4. URL: <https://frontiermyanmar.net/en/chinas-new-silk-road-plan-whats-in-it-for-myanmar> (дата обращения: 13.09.2017).
75. China's Sinking Port Plans in Bangladesh // *The Jamestown Foundation*. 2016. June 21. URL: <https://jamestown.org/program/chinas-sinking-port-plans-in-bangladesh/> (дата обращения: 13.09.2017).
76. Construction of China to Thailand High Speed rail to start in October // *Nextbigfuture.com*. 2017. August 24. URL: <https://www.nextbigfuture.com/2017/08/construction-of-china-to-thailand-high-speed-rail-to-start-in-october.html> (дата обращения: 13.09.2017).
77. *Doyle A.* Arctic ice loss driven by natural swings, not just mankind: study // *Reuters*. 2017. March 13. URL: <http://www.reuters.com/article/us-climatechange-arctic-idUSKBN16K21V> (дата обращения: 11.09.2017).
78. Editor's Note. 2016 Arctic Sea Ice Wintertime Extent Hits Another Record Low // *NASA*. 2017. March 22. URL: <http://www.nasa.gov/feature/goddard/2016/2016-arctic-sea-ice-wintertime-extent-hits-another-record-low> (дата обращения: 06.09.2017).
79. Full text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative // *Xinhua*. 2017. June 20. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm (дата обращения: 13.09.2017).
80. How can we realize the opportunities of China's Belt and Road strategy? // *World Economic Forum*. 2017. May 11. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/05/re-paving-the-ancient-silk-routes-realising-opportunities-along-the-belt-and-road/> (дата обращения: 20.09.2017).
81. *Humpert M.* Is Northern Sea Route Shipping in a Deep Freeze? // *News Deeply Arctic Deeply*. 2016. June 6. URL: <http://www.newsdeeply.com/arctic/articles/2016/06/06/is-northern-sea-route-shipping-in-a-deep-freeze> (дата обращения: 18.09.2017).
82. *Humpert M., Raspotnik A.* Despite Global Warming Suez Canal will remain preferred shipping route in coming decades new study suggests // *The Arctic Institute*. 2016. February 4. URL: <http://www.thearcticinstitute.org/despite-global-warming-suez-canal-will-remain-preferred-shipping-route/> (дата обращения: 23.09.2017).
83. If You Only Look at China's GDP, You Are Missing the Real Action // *Epoch Times*. 2015. October 20. URL: <http://www.theepochtimes.com/n3/1881409-if-you-only-look-at-chinas-gdp-you-are-missing-the-real-action/> (дата обращения: 02.09.2017).
84. List of deliverables of Belt and Road forum // *Yidaiyilu.gov.cn*. 2017. May 16. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/13698.htm> (дата обращения: 02.09.2017).

85. *Marchenko N.* NORTHERN SEA ROUTE: MODERN STATE AND CHALLENGES // Proceedings of the ASME 2014 33rd International Conference on Ocean, Offshore and Arctic Engineering OMAE2014. 2014. June 8–13. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.658.1332&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения: 09.09.2017).

86. *Mazneva E., Khrennikova D.* How Putin's Pursuit of Stalin's Arctic Dream Lost Global Appeal // Bloomberg. 2017. March 29. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-29/how-putin-s-pursuit-of-stalin-s-arctic-dream-lost-global-appeal> (дата обращения: 28.09.2017).

87. *Roston E., Migliozi B.* How a Melting Arctic Changes Everything. Part I: The Bare Arctic // Bloomberg. 2017. April 19. URL: <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/> (дата обращения: 18.09.2017).

88. Thailand signs deals with Chinese state firms for high-speed railway // Reuters. 2017. September 6. URL: <http://www.reuters.com/article/us-schlumberger-oil-production-insight/the-next-oil-major-service-firm-schlumbergers-big-bet-on-production-idUSKCN1BJ0EI> (дата обращения: 13.09.2017).

89. The Belt and Road Initiative // HKTDC. 2016. January 21. URL: beltandroad.hktdc.com/sites/default/files/imported/beltandroadbasics/hktdc_1X0K715S_en.pdf (дата обращения: 13.09.2017).

90. The Belt and Road Initiative // HKTDC. 2017. May 16. URL: http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36B7.htm?utm_source=weky_edm&utm_campaign=edm_promo_upd&utm_medium=edm&DCSext.dept=12&WT.mc_id=6176104 (дата обращения: 20.09.2017).

91. *Torkington S.* 11 ways to see how climate change threatens the Arctic // World Economic Forum. 2017. April 3. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/04/11-ways-to-see-how-climate-change-threatens-the-arctic/> (дата обращения: 11.09.2017).

92. *Wai A.* Asia places bets on the Arctic's future // Today. 2016. December 21. URL: <http://www.todayonline.com/world/asia/asia-places-bets-arctics-future> (дата обращения: 11.09.2017).

93. Why China could lead the next phase of globalization // World Economic Forum. 2016. November 22. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2016/11/china-lead-globalization-after-united-states> (дата обращения: 20.09.2017).

94. 吉林团代表:推进中国珲春至俄海参崴高铁项目 // Sohu. 2016. 3 сентября. URL: <http://news.sohu.com/20160309/n439838129.shtml> (дата обращения: 02.09.2017).