

УДК 327

DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-3-48-57

ИНИЦИАТИВА «ПОЯС И ПУТЬ» – НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ОПЫТ И ПРОБЛЕМЫ

THE “BELT AND ROAD” INITIATIVE – NEW OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN FAR EAST: EXPERIENCE AND PROBLEMS



*А. В. Бояркина,
Академический
департамент английского
языка, Дальневосточный
федеральный университет,
Восточный институт –
Школа региональных и
международных исследова-
ний, г. Владивосток
aboarkina@gmail.com*

*A. Boyarkina,
Academic Department of
English, Far Eastern Federal
University, Eastern Institute
– School of Regional and
International Studies,
Vladivostok*



*В. Ф. Печерица,
Дальневосточный
федеральный университет,
Восточный институт
– Школа региональных и
международных
исследований,
г. Владивосток
prof.pecheritsa@gmail.com*

*V. Pecheritsa,
Far Eastern Federal
University,
Eastern Institute – School of
Regional and International
Studies, Vladivostok*

Отмечено, что проблема сопряжения инициативы «Пояс и путь» и реализация возможностей инвестирования на Дальнем Востоке России сопровождаются как возможностями для развития, так и проблемами. Рассмотрены особенности реализации инициативы «Пояс и путь» как глобальной геоэкономической системы. В связи с реализацией китайского мегапроекта «Пояс и путь» и его сопряжения с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) для Дальнего Востока открываются новые возможности для развития, в том числе для совместного строительства инфраструктуры с привлечением китайских инвестиций, технологий и научных кадров. Указано, что участие субъектов Дальнего Востока в этом проекте позволит ликвидировать отсталость этого региона, активно включившись в международное интеграционное сотрудничество на евроазиатском пространстве. Уникальная цель сопряжения этих двух крупнейших интеграционных проектов состоит в строительстве сухопутного, морского, экономического и цивилизационного моста между Востоком и Западом.

Отмечено, что Дальний Восток России занимает важную геоэкономическую позицию в сопряжении инициативы «Пояс и путь» и Евразийского экономического союза. Для китайских инвесторов становится привлекательным реализация таких крупнейших совместных проектов, как железнодорожный мост Нижне-еленинское – Тунцзян и автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ, международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье-2», а также развитие островов Русский и Большой Уссурийский. Сделан вывод, что инициатива «Пояс и путь» будет успешна, если Китай как ответственная держава станет на деле придерживаться концепции «сообщества стран единой судьбы», которая построена на принципах равенства, взаимного доверия, открытости, толерантности и обоюдного выигрыша

Ключевые слова: инициатива «Пояс и путь»; Китай; Дальний Восток России; российско-китайское сотрудничество; Евразийский экономический союз; сопряжение проекта «Пояс и путь» с ЕАЭС; международный транспортный коридор «Приморье-1»; «Приморье-2»; инвестиции; строительство

It is noted that the problem of convergence with “Belt and Road” and the realization of investment opportunities in the Far East of Russia are accompanied by both opportunities for development and problems. The purpose of the article is to show the peculiarities of the implementation of the “Belt and Road” initiative as a global geo-economic system at the current stage. Taking into account implementation of the Chinese mega project “Belt and Road” and its convergence with the Eurasian Economic Union (EAEU) for the Far East, new opportunities

for development are opened, including the joint construction of infrastructure involving Chinese investment, technology and scientific personnel. According to the authors, participation of the subjects of the Far East in this project will make it possible to eliminate the backwardness of this region by actively participating in international integration cooperation in the Eurasian region. The unique goal of merging these two major integration projects is to build a land, sea, economic, and civilizational bridge between the East and the West.

According to experts, Russian Far East occupies an important geo-economic position in convergence initiative “Belt and Road” with the Eurasian Economic Union. Here, for Chinese investors, the implementation of such major joint projects as the Nizhneleninskoe – Tongjiang railway bridge and the Blagoveshchensk – Heihe railway bridge, Primorye-1 and Primorye-2 international transport corridors, and the development of the Russian island and Bolshoi Ussuriysky Island are becoming attractive. The “Belt and Road” will be successful, if China as a responsible power will follow the rules of the concept of a “community of common destiny,” which is built on the principles of equality, mutual trust, openness, tolerance and win-win strategy

Key words: “Belt and Road” initiative; China; Russian Far East; Russian and Chinese cooperation; Eurasian Economic Union; convergence “Belt and Road” with Eurasian Economic Union; international transport corridors Primorye-1; Primorye-2; investments; building

Введение. Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века» [13] после её обнародования Председателем КНР Си Цзиньпином осенью 2013 г. широко обсуждается не только в КНР, но и в России и в других странах Азии и Европы [21. С. 8]. Она получила поддержку и одобрение более чем 100 стран и международных организаций, более 40 стран подписали соглашение о сотрудничестве с КНР. Этот китайский проект поддержан Советом Безопасности ООН и Всемирной торговой организацией.

К концу 2014 г. новая идея сухопутных и морских путей стала называться «Один пояс — один путь», или «Пояс и путь» и заняла одно из центральных мест в международной политике КНР, обретая всё более чёткие контуры. Это, в частности, нашло отражение в материалах Центрального дипломатического совещания по вопросам иностранных дел, которое прошло 28–29 ноября 2014 г. в Пекине [Там же]. Параллельно с ежегодным форумом в Боао, где проблемы «Пояса и пути» обсуждались с участием высших руководителей КНР, 28 марта 2015 г. обнародована развёрнутая программа «Концепция и план действий по совместному строительству “Экономического пояса Шёлкового пути” и “Морского Шёлкового пути XXI века”» [21. С. 8–9].

Цель исследования — показать, какие новые возможности открываются для Даль-

него Востока России в связи с реализацией инициативы «Пояс и путь», как глобальной геоэкономической системы на современном этапе, и ее сопряжения с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС).

Методология и методы исследования. Методология научных исследований базируется на интерпретации, использовании понятий, законов, создании гипотез и их последствий, согласованность которых с фактами устанавливает достоверность познавательных процессов, происходящих в науке. Методология науки представляет собой теорию научного познания, исследующую познавательные процессы, формы и методы научного познания. Использован исторический метод, учитывающий систему изучения политических процессов Дальнего Востока России и Северо-Восточного региона КНР с точки зрения их исторической взаимосвязи и развития. В 2013 г. руководители Китайской Народной Республики и Российской Федерации поддержали идею сопряжения Евразийского экономического союза и в качестве приоритетного направления развития определили освоение Дальнего Востока и строительство инфраструктуры вокруг инициативы «Пояс и путь». Системный метод позволяет выявить важнейшие цели политических систем РФ и КНР, оптимальные пути и способы развития стратегического сотрудничества Китая с Дальним Востоком России с точки зрения

взаимовыгодного китайского инвестиционного участия в программах модернизации дорожной инфраструктуры дальневосточного региона, например, строительство мостовых переходов.

Результаты исследования и область их применения. КНР и России необходима двусторонняя кооперация, так как стратегическое сотрудничество с ключевым азиатским партнером окажется самым ценным преимуществом и откроет новые возможности выигрышного взаимодействия. Можно предположить, что такое сотрудничество действительно стимулирует дальнейшую практическую работу, которая, безусловно, будет соответствовать «духу и букве» двусторонних деклараций и учитывать интересы двусторонних отношений [20]. Можно прогнозировать, что создание китайских альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия — Европа способствует разработке эффективных географических, транспортных преимуществ для обеих стран. По завершении строительства мостовых переходов между Китаем и Россией будет функционировать новый международный транспортный канал, который способствует укреплению торгово-экономического взаимодействия между Северо-Востоком Поднебесной и Дальним Востоком, а также привлечет инвестиции из Китая в такие сферы российской экономики, как строительство трансграничной инфраструктуры и энергетика, химическая промышленность.

В последние годы в политических и деловых кругах и экспертных сообществах развернулась широкая дискуссия вокруг реализации китайской инициативы «Пояс и путь» с возможностью сопряжения с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) (бывшая организация ЕврАзЭС упразднена в 2014 г.). Выдвижение этой инициативы Си Цзиньпином в 2013 г. по времени совпало с предложением В. В. Путина объявить развитие Дальнего Востока и Сибири национальным приоритетом России на XXI в. Позднее руководители Китайской Народной Республики и Российской Федерации поддержали идею сопряжения проекта

«Пояс и путь» и Евразийского экономического союза. Уникальная цель сопряжения этих двух крупнейших интеграционных проектов состоит в строительстве сухопутного, морского, экономического и цивилизационного моста между Востоком и Западом.

Основываясь на геостратегическом подходе древнего Шёлкового пути, руководство КНР во главе с Си Цзиньпином, вооружившись современными экономическими инструментами, проводит реглобализацию инфраструктуры мира путем продвижения инициативы «Пояс и путь». Данная стратегия стала составной частью всеобъемлющей концепции строительства «сообщества единой судьбы человечества», которая должна реализовываться через совершенствование системы коммуникаций, объектов универсальных объединенных систем связи, торговых потоков, движения капиталов и людей, образуя платформу тесного сотрудничества стран для проведения широких консультаций, создания механизмов взаимодействия на разных уровнях, в различных областях и регионах мира.

Концепция «Пояс и путь» эффективно стимулирует дальнейший геоэкономический рост Китая и укрепляет его взаимосвязь с внешним миром, в том числе и со странами Дальнего Востока. Большой интерес этот мегапроект представляет для России, особенно для её восточных районов.

Председатель КНР Си Цзиньпин, выступая 12 сентября 2018 г. на IV Восточном экономическом форуме во Владивостоке, подчеркнул «уникальность наших географических возможностей в связи с тем, что наши государства являются близкими соседями» [17].

По мнению экспертов, Дальний Восток России занимает важную геоэкономическую позицию в сопряжении инициативы «Пояс и путь» и Евразийского экономического союза. Здесь для китайских инвесторов привлекательным становится реализация таких крупнейших совместных проектов, как железнодорожный мост Нижнеленинское — Тунцзян и автомобильный мост Благовещенск — Хэйхэ, международных

транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье-2», а также развитие островов Русский и Большой Уссурийский [18]. Данные проекты имеют приоритетное значение не только для Дальнего Востока России, но и ЕАЭС и «Пояса и пути». В их реализации Китай крайне заинтересован.

«Сотрудничество между Китаем и Россией по развитию Дальнего Востока переживает период бурного роста», — подчеркивает посол КНР в России Ли Хуэй. Китай является главным торговым партнёром Дальнего Востока России и основным источником иностранного капитала. Десятки китайских предприятий стали резидентами территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ) [19]. В 2017 г. объём торговли между КНР и Дальневосточным федеральным округом превысил 7,7 млрд долл. [1].

В последние годы КНР и РФ работают над тем, чтобы существенно расширить диапазон и масштаб российско-китайских инициатив по развитию Дальнего Востока и Северо-Востока Китая. Помимо этих формирующихся совместных инвестиционных фондов в сфере горной добычи и инфраструктуры китайские партнёры предложили создать и мощный инвестиционный фонд в области сельского хозяйства [2].

В первых совместных мероприятиях по реализации проекта «Пояс и путь» накапливается опыт позитивного взаимодействия, совершенствуется координация совместных действий, стороны регулярно сверяют свои графики работ. Появились реальные источники финансирования объектов этого мегапроекта. Вместе с тем эксперты из КНР отмечают некоторые не до конца согласованные вопросы финансирования крупных газовых объектов. Они считают, что необходимо укрепить взаимодействие между различными финансовыми структурами стран, находящихся вдоль «Пояса и пути», и усилить координацию между российскими и китайскими банками. Эксперты рекомендуют упростить сложную процедуру согласования с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и другими финансовыми институтами [17]. Китайские

бизнесмены отмечают сложную процедуру оформления документации в реализации транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», задержки российской стороны по строительству сопутствующих инфраструктурных объектов вокруг коридоров. Эксперты обеих сторон указывают на несовершенство координационных механизмов в области российско-китайского электроэнергетического сотрудничества и неэффективность и нерегулярность встреч по использованию новых видов энергии и цифровизации электростанций. По мнению китайской стороны, российские компании работают в основном с государственными предприятиями КНР и мало сотрудничают с частным бизнесом Китая, что сдерживает двустороннее торговое взаимодействие [2]. Представители крупного российского бизнеса указывают на две проблемы в развитии двустороннего сотрудничества в области транспорта. Во-первых, отсутствие надёжных и высокопропускных железнодорожных транспортных коридоров между Дальним Востоком и КНР. Во-вторых, отсутствие мощного пограничного автомобильного грузового перехода с Дальнего Востока в Китай [Там же].

О неразвитости транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, которая тормозит сопряжение инициативы «Пояс и путь» с ЕАЭС, упоминалось на IV Восточном экономическом форуме во Владивостоке в сентябре 2018 г. Реализация международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» идет крайне медленно. И если со стороны КНР работы по этим проектам почти завершены, то со стороны России они только начались. Это сдерживает экспортные возможности Дальнего Востока [2; 7].

Тормозящими факторами для расширения торгово-экономического сотрудничества между КНР и российским Дальним Востоком, по мнению китайских экспертов, является и слабая поддержка со стороны российского государства субъектов малого и среднего предпринимательства, а также высокие барьеры для вывоза и продвижения продукции на новых рынках

сбыта; недостаточный информационный обмен между двумя странами. Кроме того, некачественные товары и недостаточная популярность брэндов являются отличительными чертами торговли для китайской стороны. Китайские предприниматели несвоевременно реагируют на изменения конъюнктуры российского рынка и уровня потребительского спроса. Для российских приграничных с Китаем областей характерна относительно отсталая экономика, несовершенство законодательной базы и неблагоприятная торгово-предпринимательская среда [20. С. 152].

Согласимся с мнением российского исследователя И. Ю. Зуенко, что инвестирование в инфраструктуру Дальнего Востока, в том числе со стороны КНР, остается сложной проблемой. Для решения этой непростой задачи требуется кропотливая работа, частью которой должно стать изменение экономического положения Дальнего Востока. Данный регион должен стать самостоятельной федеративной политическо-административной единицей, выступающей «драйвером роста» с целью укрепления комплекса мер, названных «поворотом на Восток» [10]. Однако на практике политика Президента РФ В. В. Путина «поворот на Восток» не оправдывает тех ожиданий, которые высказывались руководством страны на протяжении последнего десятилетия. Правительство России рассчитывало на прорыв в региональном сотрудничестве РФ и КНР, в том числе по линии «Пояс и путь» — ЕАЭС, однако результаты такого сотрудничества пока очень скромны [8; 9].

Реализация такого крупного мегапроекта, как «Пояс и путь», и его сопряжение с ЕАЭС представляет трудную задачу, требующую экспертных согласований и волевых решений, крупных капиталовложений. В связи с этим не случайны споры и дискуссии по отстаиванию своих национальных интересов у сторон. Это понимают оба государства, и политическое руководство наших стран, и деловые элиты.

Для разрешения юридических споров в Шэньчжэне и Сиане открыты в 2018 г. международные коммерческие суды и

Международный коммерческий экспертный комитет, «беспристрастно и нейтрально оценивающий» спорные ситуации, возникающие в процессе сопряжения инициативы с Евразийским экономическим союзом [12].

Китайские аналитики и политологи отдают должное возрастающей роли России в сопряжении «Пояса и пути» и ЕАЭС, которая заключается не только в тесном торгово-экономическом сотрудничестве, но в совершенствовании военно-политических и дипломатических усилий на евразийском пространстве. Реализуя тесное взаимодействие с КНР, Москва вынуждена защищать собственные интересы и интересы своих стратегических партнёров, в том числе крупных игроков и союзников по ЕАЭСу на азиатском континенте. Москва осознаёт, что в финансово-торговой сфере мощь КНР в Евразии намного превосходит российскую, чья экономика в восемь раз слабее, чем экономика Китая. Руководство России вместе с тем заявляет, что никогда не допустит превращения страны в зависимое от КНР сырьевое государство [25].

После проведения форума Минвостокразвития Российской Федерации и Министерства коммерции Китайской Народной Республики подписали новую программу развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционных сферах на Дальнем Востоке РФ на 2018–2024 гг. Программа посвящена привлечению китайских инвестиций на российскую территорию за счет ресурсов, льготных режимов и снятия барьеров, в том числе инфраструктурных. В ней скорректировано и конкретизировано совместное развитие Дальнего Востока, Восточной Сибири и Северо-Востока Китая, в отличие от программы 2009 г., рассчитанной на развитие лишь одного макрорегиона, без учета проектов малого бизнеса [14].

Новая программа более сбалансирована и научно обоснована, она учитывает наличие условий льготных режимов на Дальнем Востоке для китайских инвесторов в формате ТОРов и СПВ. Для проектов вне ТОРов предполагается прямое выделение

средств на создание инфраструктуры (если их объём не превышает 10 % стоимости основного инвестпроекта). Всем проектам предложено «адресное сопровождение» для снижения рисков. Всего заявлено 32 проекта на 4,2 млрд долл. (Китай лидирует по числу проектов среди иностранных участников). Помимо этого, новая программа предусматривает привлечение высокотехнологических компаний из КНР для создания на острове Русский технологического парка, где разместятся китайские штаб-квартиры и R&D-подразделения [14].

Хорошие перспективы для российско-китайского сотрудничества на Дальнем Востоке РФ отмечают и западные эксперты по финансам и экономике Северо-Восточной Азии. Они не без основания утверждают, что появились новые возможности инвестиционного сотрудничества между Северо-Востоком КНР и Российским Дальним Востоком [23; 24]. Этому способствует и общий благоприятный политический климат в китайско-российском взаимодействии.

В рамках реализации сопряжения инициативы «Пояс и путь» появились уже первые крупные совместные проекты. Это строительство железнодорожного моста через Амур [4]. Мост Нижнеленинское — Тушцзян будет способствовать более дешёвым перевозкам для российских экспортеров, повысит транспортную доступность нескольких дальневосточных регионов (путем запуска транспортного коридора «Приморье-1») и обеспечит значительный рост товарообмена между Россией и Китаем [15].

Кроме того, развитие международных транспортных коридоров (МТК) в Приморском крае обеспечит потенциальный прирост ВВП России в размере 29 млрд р., а налогов и сборов — до 5,7 млрд р. ежегодно [11. С. 25]. Помимо китайских банков, строительство перехода через Амур финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Определяющим фактором в выборе места строительства явилось нахождение в этом регионе крупного Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината (ГОК), где добывают железную руду, пе-

рерабатывают в концентрат и везут на северо-восток Китая. Там из концентрата производят железо и выплавляют сталь [3]. Существенно улучшит дорожную инфраструктуру на Дальнем Востоке и расширит торгово-экономические связи с Северо-Восточным Китаем автомобильный мост через Амур Хэйхэ — Благовещенск. Он имеет ключевое значение не только для внутренних потребностей российского Дальнего Востока, но и для транспортного обеспечения российско-китайской торговли, особенно её регионального сегмента [21. С. 16—17]. В перспективе здесь появится и железнодорожный мост.

Эти и другие крупные объекты российско-китайского сотрудничества существенно расширяют Транссибирский контейнерный мост Европа — АТР и способствуют включению российского Дальнего Востока в проект «Пояс и путь». Для Китая использование Транссибирской магистрали имеет большое значение не только для расширения торговли с европейской частью России, Уралом и Сибирью, но и для дальнейшего нарастания товарооборота со странами Восточной Европы. Учитывая это, китайская сторона расширяет возможности железных и автомобильных дорог Харбин — Бэйянь — Хэйхэ, связывающих Хэйхэ с КВЖД и с шоссе Маньчжурия — Харбин — Чанчунь соответственно. Эти железнодорожные ветки стали высокоскоростными. Увеличивается и пропускная способность железнодорожного маршрута и шоссе Благовещенск — Белогорск, соединяющих Благовещенск с Транссибом и строящимся шоссе Чита — Белогорск — Хабаровск. Все эти транспортные артерии получили новый импульс развития в последние годы. В совокупности с транспортными переходами Приморья, Еврейской автономной области и Хабаровского края они уже в ближайшее время станут важным элементом в строительстве трансконтинентального моста Европа — Азия [16. С. 146].

Благодаря развитию и формированию транспортной инфраструктуры, перед Дальним Востоком России открываются новые возможности для социально-эконо-

мического развития. Из форпоста Тихоокеанская Россия в ближайшие годы может превратиться в высокоразвитый регион и станет важным связывающим звеном между Северо-Восточной Азией и Европой. Такую возможность этому региону дают интеграционные проекты, его участие в крупных мегапроектах и в первую очередь в китайском проекте «Пояс и путь».

Реализация китайского мегапроекта «Пояс и путь», его сопряжение с ЕАЭС открывают для России, в том числе её восточных районов, не только новые возможности для развития, но и порождают различные проблемы и риски. Во-первых, как считают многие российские эксперты, существуют угрозы, что Сибирь и Дальний Восток вместе с Центральной Азией может превратиться в сырьевой придаток КНР. Во-вторых, создание транспортного коридора КНР – Центральная Азия – Россия – Европа резко снизит потенциал Транссиба. Сибирская железная дорога, изначально имеющая отсталую инфраструктуру, столкнётся с серьёзной конкуренцией. Очевидно, инициатива «Пояс и путь» будет успешна,

если Китай как ответственная держава станет на деле придерживаться «духу и букве» концепции «сообщества стран единой судьбы», которая построена на принципах равенства, взаимного доверия, открытости, толерантности и обоюдного выигрыша.

Кроме того, в региональном сотрудничестве КНР с РФ важно соблюдать преемственность, учитывать прежние договорённости, которые уже дали положительный результат. В действительности, это интеграция стратегии «Пояс и путь» и проверенные временем механизмы Шанхайской организации сотрудничества.

Заключение. Итак, необходимо своевременно и в полной мере учитывать интересы, требования каждой страны-участницы этого проекта, каждого отдельного региона (Синьцзян-Уйгурского района или российского Дальнего Востока). Только в таком случае можно полностью осуществить данный грандиозный проект. Однако российские проекты по развитию Транссиба практически не учитываются в контексте реализации инициативы «Пояс и путь».

Список литературы

1. Башкатова А. Дальний Восток станет образцом российско-китайских отношений // Независимая газета. 2018. 15 окт.
2. Бизнес-диалог Россия – Китай [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.forumvostok.ru/upload/iblock/6f5/6f5c6b31a61fd9caf5c026a2feb6ced86.pdf> (дата обращения: 25.12.2018).
3. В ЕАО соединили российскую и китайскую части моста через Амур [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ria.ru/20181010/1530366008.html> (дата обращения: 26.12.2018).
4. Головапов А. Мост плюс тариф равно [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.castrussia.ru/material/most-plus-tarif-ravno/> (дата обращения: 17.01.2019).
5. Дробышева И. От локальных проектов к трансграничной кооперации // Российская газета. 2017. Спецвыпуск № 7463 (297).
6. Зуенко И. Ю. Один «Пояс», два пути: восприятие китайских интеграционных инициатив в России и Казахстане (2014–2017) // Россия и АТР. 2018. № 1. С. 118–132.
7. Зуенко И. Ю. Один пояс – два пути // Коммерсантъ. 2017. № 85. С. 8.
8. Зуенко И. Ю. Почему Россия и Китай провалили программу приграничного сотрудничества [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.carnegie.ru/commentary/77081> (дата обращения: 07.01.2019).
9. Зуенко И. Ю. Придут ли китайские инвестиции в порты Дальнего Востока [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.carnegie.ru/commentary/71383> (дата обращения: 06.01.2019).
10. Зуенко И. Ю. Российско-китайское сотрудничество: взгляд из региона [Электронный ресурс] // Контрапункт. 2017. № 10. С. 1–12. Режим доступа: http://www.counter-point.org/wp-content/uploads/2017/12/zuenko_counterpoint10.pdf (дата обращения: 05.01.2019).
11. Исаев А. С., Ломанов А. В., Галенович Ю. М., Давыдов А. С., Виноградов А. О., Замараева Н. А., Уянаев С. В., Ларин А. Г., Сафронова Е. И., Мокрецкий А. Ч., Сазонов С. Л. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. С. 4–25.

12. Китай поддержит Дальний Восток [Электронный ресурс] // Российская газета. 2018. 12 сент. Режим доступа: <https://www.rg.ru/2018/09/12/reg-dfo/kitaj-podderzhit-dalnij-vostok.html> (дата обращения: 25.12.2018).
13. Китаю и Казахстану нужно создать «экономический коридор Шелкового пути» — председатель КНР Си Цзиньпин [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/11/content_29958477.htm (дата обращения: 02.01.2019).
14. Коростиков М., Едовина Т. Для китайских инвестиций уточнили адреса // Коммерсант. 2018. № 166. С. 1.
15. Невар В. China Railway рассматривает Дальний Восток в качестве приоритетного рынка [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tass.ru/ekonomika/5570789> (дата обращения: 09.01.2019).
16. Новый Шёлковый путь и его значение для России / сост. А. Г. Ларина; под ред. В. Е. Петровского, Е. И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. 234 с.
17. Перекрестки Шелкового пути [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.forumvostok.ru/upload/iblock/fa1/fa18b> (дата обращения: 21.12.2018).
18. Пояс и путь. Дальний Восток России является местом, где происходит состыковка «Пояса и пути» с ЕАЭС — гендиректор ФРДВ [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.russian.news.cn/2017-05/15/c_136284804.htm (дата обращения: 16.01.2019).
19. Пятаков С. Ли Хуэй: Китай взял курс на углубление отношений с Россией [Электронный ресурс] // РИА Новости. Режим доступа: <https://www.ria.ru/20171225/1511528231.html> (дата обращения: 02.01.2019).
20. Силь Жэнь. Влияние российско-китайского межрегионального и приграничного сотрудничества на развитие предпринимательства в условиях мирового экономического кризиса // Вестник МГИМО университета. 2013. № 6. С. 149—154.
21. Уянаев С. В. Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 8—21.
22. Фролова И. Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5. С. 47—67.
23. Devonshire-Ellis C. China's Siberian, Russian Far East Belt and Road Starts to Take Shape [Электронный ресурс] // Silk Road Briefing. 2018. Режим доступа: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/11/08/chinas-siberian-russian> (дата обращения: 27.12.2018).
24. Devonshire-Ellis C. Investment opportunities for Asia in Russia's Far East [Электронный ресурс] // Silk Road Briefing. 2018. September 20. Режим доступа: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/09/20/investment-opportunities-asia-russias-far-east/> (дата обращения: 16.01.2019).
25. Lukin A. Putin's Silk Road gamble [Электронный ресурс] // The Washington post. 2018. February 8. Режим доступа: <https://www.washingtonpost.com/news/worldpost/wp/2018/02/08/putin-china/> (дата обращения: 07.01.2019).

References

1. Bashkatova A. *Nezavisimaya gazeta* (Independent Newspaper), 2018, oct. 15.
2. *Biznes-dialog Rossiya — Kitay* (Business dialogue Russia — China). Available at: <https://www.forumvostok.ru/upload/iblock/6f5/6f5c6b31a61fd9caf5c026a2fcb6cd86.pdf> (Date of access: 25.12.2018).
3. *V EAO soedinili rossiyskuyu i kitayskuyu chasti mosta cherez Amur* (In the EAO, the Russian and Chinese parts of the bridge across the Amur were connected). Available at: <https://www.ria.ru/20181010/1530366008.html> (Date of access: 26.12.2018).
4. Golovanov A. *Most plus tarif ravno* (Bridge plus tariff equals). Available at: <https://www.castrussia.ru/material/most-plus-tarif-ravno/> (Date of access: 17.01.2019).
5. Drobysheva I. *Rossiyskaya gazeta* (Russian Newspaper), 2017, Special issue no. 7463 (297).
6. Zuyenko I. Yu. *Rossiya i ATR* (Russia in the APR), 2018, no. 1, pp. 118—132.
7. Zuenko I. Yu. *Kommersan* (Businessman), 2017, no. 85, pp. 8.
8. Zuenko I. Yu. *Pochemu Rossiya i Kitay provalili programmuy prigranichnogo sotrudnichestva* (Why Russia and China have failed the program of cross-border cooperation). Available at: <https://www.carnegie.ru/commentary/77081> (Date of access: 07.01.2019).
9. Zuyenko I. Yu. *Pridut li kitayskie investitsii v porty Dalnego Vostoka* (Will Chinese investments in the ports of the Far East come). Available at: <https://www.carnegie.ru/commentary/71383> (Date of access: 06.01.2019).
10. Zuenko I. Yu. *Rossiysko-kitayskoe sotrudnichestvo: vzglyad iz regiona* (Russian-Chinese cooperation: a view from the region); Counterpoint. 2017. no 10. pp. 1—12. Available at: http://www.counter-point.org/wp-content/uploads/2017/12/zuenko_counterpoint10.pdf (Date of access: 05.01.2019).

11. Isaev A. S., Lomanov A. V., Galenovich Yu. M., Davydov A. S., Vinogradov A. O., Zamaraeva N. A., Uyanaev S. V., Larin A. G., Safronov E. I., Mokretsky A. Ch., Sazonov S. L. *Problemy Dalnego Vostoka* (Problems of the Far East), 2017, no. 5, pp. 4–25.

12. *Kitay podderzhit Dalniy Vostok* (China will support the Far East); Russian newspaper. 2018. September 12. Available at: <https://www.rg.ru/2018/09/12/reg-dfo/kitaj-podderzhit-dalnij-vostok.html> (Date of access: 25.12.2018).

13. *Kitayu i Kazahstanu nuzhno sozdat «ekonomicheskij koridor Shelkovogo puti» – predsedatel KNR Si Tsin pin* (China and Kazakhstan need to create a “Silk Road Economic Corridor” – PRC Chairman Xi Jinping). Available at: http://www.russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/11/content_29958477.htm (Date of access: 02.01.2019).

14. Korostikov M., Edovina T. *Kommersant* (Businessman), 2018, no. 166, pp. 1.

15. Nevar V. *China Railway rassmatrivaet Dalniy Vostok v kachestve prioritelnogo rynka* (China Railway regards the Far East as a priority market). Available at: <https://www.tass.ru/ekonomika/5570789> (Date of access: 09.01.2019).

16. *Novy Shyolkovy put i ego znachenie dlya Rossii* (New Silk Road and its significance for Russia) / comp. A. G. Larin; ed. V. E. Petrovsky, E. I. Safronova. Moscow: Deli Plus, 2016. 234 p.

17. *Perekrestki Shelkovogo puti* (Crossroads of the Silk Road). Available at: <https://www.forumvostok.ru/upload/iblock/fa1/fa18b> (Date of access: 21.12.2018).

18. *Poyas i put. Dalniy Vostok Rossii yavlyaetsya mestom, gde proiskhodit sostykovka “Poyasa i puti” s EAES – gendirektor FRDV* (Belt and road. The Far East of Russia is the place where the “Belt and Roads” dock with the EEU – the general director of the FRDV). Available at: http://www.russian.news.cn/2017-05/15/c_136284804.htm (Date of access: 16.01.2019).

19. Pyatakov S., Lee Huej: *Kitay vzyal kurs na uglublenie otnosheniy s Rossiey* (China headed for deepening relations with Russia); RIA Novosti. Available at: <https://www.ria.ru/20171225/1511528231.html> (Date of access: 02.01.2019).

20. Xin Jan. *Bulletin of MSIR University* (Bulletin of MSIR University), 2013, no. 6, pp. 149–154.

21. Uyanaev S. V. *Problemy Dalnego Vostoka* (Problems of the Far East), 2015, no. 4, pp. 8–21.

22. Frolova I. Yu. *Problemy natsionalnoy strategii* (Problems of National Strategy), 2016, no. 5, pp. 47–67.

23. Devonshire-Ellis C. *China’s Siberian, Russian Far East Belt and Road Starts to Take Shape* (China’s Siberian Road, Russian Far East Belt and Road Shape); Silk Road Briefing. 2018. Available at: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/11/08/chinas-siberian-russian> (Date of access: 27.12.2018).

24. Devonshire-Ellis C. *Investment opportunities for Asia in Russia’s Far East* (Investment opportunities for Asia in Russia’s Far East); Silk Road Briefing. 2018. September 20. Available at: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/09/20/investment-opportunities-asia-russias-far-east/> (Date of access: 16.01.2019).

25. Lukin A. *Putin’s Silk Road gamble* (Putin’s Silk Road gamble); The Washington post. 2018. February 8. Available at: <https://www.washingtonpost.com/news/worldpost/wp/2018/02/08/putin-china/> (Date of access: 07.01.2019).

Коротко об авторах

Бояркина Анна Владимировна, канд. полит. наук, доцент, Академический департамент английского языка, Дальневосточный федеральный университет, Восточный институт – Школа региональных и международных исследований, г. Владивосток, Россия. Область научных интересов: китайский, английский языки, международные отношения, политология
aboyarkina@gmail.com

Печерица Владимир Федорович, д-р ист. наук, профессор кафедры политологии, Дальневосточный федеральный университет, Восточный институт – Школа региональных и международных исследований, г. Владивосток, Россия. Область научных интересов: российско-китайские отношения, международные отношения, политология
prof.pecheritsa@gmail.com

Briefly about the authors

Anna Boyarkina, candidate of political sciences, associate professor, Academic department of the English language, Oriental Institute – School of regional and international studies, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. Sphere of scientific interests: Chinese, English, international relations, political science

Vladimir Pecheritsa, doctor of historical sciences, professor, Political Studies department, Oriental Institute – School of Regional and International Studies, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia. Sphere of scientific interests: Russian-Chinese relations, international relations, political science.
prof.pecheritsa@gmail.com

Образец цитирования

Бояркина А. В., Печерица В. Ф. Инициатива «Пояс и путь» – новые возможности для развития российского Дальнего Востока: опыт и проблемы // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2019. Т. 25. № 3. С. 48–57. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-3-48-57.

Boyarkina A., Pecheritsa V. The “Belt and road” initiative – new opportunities for the development of the Russian Far East: experience and problems // Transbaikal State University Journal, 2019, vol. 25, no. 3, pp. 48–57. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-3-48-57.

Статья поступила в редакцию: 21.02.2019 г.
Статья принята к публикации: 04.03.2019 г.

