Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая

© 2017

С.Л. Сазонов, Е.О. Заклязьминская, Чэнь Сяо

В условиях замедления темпов экономического роста и сокращения внешнеторгового оборота руководство КНР намерено сменить вектор экономического развития, снизить зависимость экономики от колебаний мирового рынка, сформировать новые факторы стимулирования международного экономического сотрудничества. Этим целям отвечает реализация проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века («Пояс и путь»), презентованных на мировой арене председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г.

Ключевые слова: Китай, темпы экономического роста, мировой рынок, «Пояс и путь», транспортные коридоры, западный регион КНР, Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), Центральная Азия (ЦА), Юго-Восточная Азия (ЮВА), Европейский союз (ЕС).

«Мировая фабрика» становится «инновационной державой»

Идея Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) о создании транспортного коридора между странами АТР и Западной Европой, презентованная осенью 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином в Астане, сулит образование в Евразии единого экономического пространства с участием 18 азиатских и европейских стран, общей площадью 50 млн кв. км, с населением в 3 млрд человек¹. Оглашенная им же чуть позже, на саммите АТЭС, состоявшемся на о. Бали в Индонезии, инициатива «Морского Шелкового пути XXI века» (МШП-21) сулит состыковать объединенную железнодорожную и автомобильную транспортную сеть южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона. МШП-21 объединит морские порты стран АСЕАН и продлится по маршруту Желтое море — Восточно-Китайское море — Южно-Китайское море — Тихий океан — Индийский океан и далее — до портов стран, расположенных в южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки. В перспективе этот новый морской транспортный мост может объединиться в меридиональном направлении с российским Северным морским путем (СМП), дойдя от Тихого океана до Балтики². Эту инициативу именуют в Китае и во всем мире планом развития «пояса и пути».

Представляется весьма важным определить основное содержание этой концепции, выявить ее суть и стержневое направление.

Китайским руководством поставлена амбициозная цель — превратить страну из «мировой фабрики» в «инновационную державу» и поставщика высокотехнологичного продукта на мировые рынки, потеснив при этом основных конкурентов — США и страны Евросоюза. Идея проекта «Пояс и путь» нацелена на сокращение разрыва в экономическом развитии провинций и автономных районов Запада КНР, значительное

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: sazonovch@mail.ru;

Заклязьминская Екатерина Олеговна, аспирантка ИДВ РАН. E-mail: ekaterina.zakl@gmail.com;

Чэнь Сяо (КНР), аспирантка ИДВ РАН. E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru.

повышение их производственного потенциала. Идея проистекает из задач социально-экономического развития Китая и основана на приоритете его национальных интересов. Она призвана решить ключевую экономическую задачу — обеспечить к 2020 г. удвоение ВВП по сравнению с 2010 г., построить к 2020 г. «общество средней зажиточности» (*сяо-кан*), к 2030 г. — «общество всеобщей зажиточности» (*фулюй*), а к 2049 г. (100-летию образования КНР) превратить Китай в могучую и процветающую мировую державу.

Основной критерий «общества средней зажиточности», по оценке видного китайского экономиста Ху Ангана: увеличение ВВП КНР (к 2020 г.) до 14 трлн долл., что позволит, по его мнению, «искоренить бедность и отсталость», увеличить долю ВВП Китая на душу населения до показателя свыше 10 тыс. долл., что превысит показатель 2010 г. вдвое, а показатель 2000 г. — вчетверо. Чтобы добиться выполнения поставленных целей, ежегодные темпы прироста ВВП КНР в период нынешней 13-й пятилетки должны, по мнению китайских ученых, быть не ниже 6,5%³.

Важно отметить, что объявив основными драйверами экономического развития в период 13-й пятилетки расширение внутреннего спроса⁴, генерацию и внедрение инновационных технологий, экспорт капитала, руководство КНР отнюдь не отвергло курс на умножение инвестиций в приоритетные сектора экономики, наращивание экспорта высокотехнологичных товаров с высокой добавленной стоимостью.

Подтягивание западных регионов к уровню восточных

Несмотря на огромные успехи реформ и на становление Китая как второй по экономической мощи державы мира, у него еще имеется немало проблем. Одна из главных — значительная дифференциация уровня социально-экономического развития территориально-административных субъектов страны (в основном, западных провинций и автономных районов). Региональное экономическое пространство фрагментировано, что тормозит экономический прогресс. Идея проекта «Пояс и путь» ориентирована, в частности, на формирование и реализацию стратегии выравнивания диспропорций социально-экономического развития западных провинций Китая, решение проблем неравномерности регионального развития и сокращение контрастов в социально-экономическом положении регионов, прежде всего, на базе формирования эффективной пространственной структуры экономики страны при соблюдении баланса интересов всех провинций и автономных районов КНР.

С начала XXI в. Китай приступил к развитию инфраструктуры двенадцати западных провинций и автономных районов страны, включая провинции Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань, Шаньси, Ганьсу, Цинхай, ГЧАР, НХАР, АРВМ, ТАР, СУАР и город центрального подчинения Чунцин, на долю которых приходится 72% территории КНР и 84% протяженности границ Китая. В период 2000–2016 гг. в строительство 300 ключевых проектов региона было вложено 6,35 трлн юаней (914 млрд долл.)⁵ Объем ВРП региона вырос с 1,58 трлн юаней в 2000 г. до 12,39 трлн в начале 2016 г., вклад западного региона в ВВП КНР увеличился соответственно с 17,9% до почти 21,2%⁶.

В рамках стратегии «выхода за рубеж» Госсовет КНР в декабре 2016 г. утвердил программу экономического развития западных регионов на период 2016–2020 гг., призванную обеспечить новый уровень их экономического и социального развития в расчете создать к 2020 г. «общество умеренного процветания». Основные критерии такого общества — «здоровый и устойчивый экономический рост, существенная модернизация промышленности, ускорение инновационного развития, развитая транспортная инфраструктура, обеспечение лучшего качества и доступности государственных услуг, здоровая экология».

Экономическая составляющая этой концепции — за счет инфраструктурной экспансии на зарубежные рынки активизировать динамичный рост национальной экономики. Расширение транспортной сети в западных провинциях Китая преследует цели усиления интеграции КНР в региональную и мировую экономическую систему, а также по-

вышение эффективности ее участия в региональных инфраструктурных проектах. Модернизированная приграничная транспортная сеть западных провинций КНР, объединенная с транспортными коридорами сопредельных стран, позволит не только повысить потенциал сотрудничества западного региона с соседними странами, но и обеспечит имплементацию политики «выхода за рубеж», реализуя задачи наращивания экспорта капитала, значительного увеличения объемов внешней торговли, в том числе объемов экспорта высокотехнологичной продукции.

По мере развития регионального промышленного потенциала западные провинции КНР будут испытывать нужду в новых каналах вывоза нарастающих объемов выпускаемой продукции не только внутри страны (в восточном направлении), но и по западным маршрутам в Европу. Так, к 2025 г. ВРП СУАР превысит, по прогнозам, совокупный ВВП всех стран ЦА, и автономный район будет осуществлять экспорт части своей продукции в страны ЕС по железной дороге.

Протяженность трансконтинентального транзитного железнодорожного маршрута из СУАР в Европу составляет около 6 тыс. км, а маршрут транспортировки произведенных в СУАР товаров до портов на восточном побережье КНР — около 4 тыс. км (то есть в полтора раза короче). Но этот маршрут повышает логистические издержки, ибо сопряжен с перегрузкой товаров на суда в китайских портах, и без того излишне загруженных. Причем грузам потребуются еще и транспортировка морем до Европы. И все же с учетом высоких тарифов на транзит железнодорожных грузоперевозок использование континентальных маршрутов ЭПШП для экспорта части промышленных товаров западных провинций Китая в Европу окажется экономически целесообразным лишь при условии, что предприятия этих регионов смогут наладить производство малогабаритной конкурентоспособной инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Не удивительно, что в правительственных постановлениях, народнохозяйственных планах, деловых инициативах видное место занимает отрасль, органично переплетающаяся с реализацией идеи проекта «Пояс и путь» — транспорт.

Приоритет дорог, транспортной инфраструктуры, логистики

В 2014 г. Министерство транспорта КНР приняло постановление «О развитии сети транспорта в рамках стратегии масштабного освоения Западного Китая». Им предусматривалось приоритетное строительство в регионе автодорожной сети из 8 магистралей в широтном направлении и 8 — в меридиональном. Также запланирована прокладка 53 скоростных шоссе в основных экономических зонах и 18 скоростных дорог для международных автоперевозок.

В 2016 г. темпы роста инвестиций в развитие региональной транспортной сети более чем в половине из 31 провинции и автономных районов КНР составляли в среднем 20%. А в некоторых западных даже превышал 30% (в АРВМ, СУАР, ГЧАР, Чунцине, провинциях Юньнань, Гуйчжоу и Шаньси)⁷. В 2016 г. на развитие транспортной сети запада страны инвестировано 100 млн юаней, началось строительство более 30 крупных объектов транспортной инфраструктуры, построено или отремонтировано более 240 тыс. км сельских дорог, ускорено автодорожное строительство в местах компактного проживания национальных меньшинств, проложены запланированные на 13-ю пятилетку новые автостреды протяженностью 7,5 тыс. км⁸.

Китайские экономисты утверждают, что расширение инфраструктурного строительства в западных провинциях КНР в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» позволит стимулировать в ближайшие 10 лет региональный экономический рост, резко поднять внутренний спрос, повысить объем внутренней торговли на 2,5 трлн юаней⁹.

По итогам 2016 г. темпы роста ВРП 19 провинций и автономных районов КНР превышали рост ВВП страны, причем наилучшие годовые показатели продемонстриро-

вали западные территории. Темпы роста ВРП ТАР составили 11,5%, Чунцина — 10,7%, Гуйчжоу — 10,5%. На 2017 г. власти западных провинций запланировали рост ВРП не ниже 10%, причем инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры определены как приоритетные¹⁰. В развитие транспортного комплекса КНР на 2016–2019 гг. предполагается ассигновать 4,7 трлн юаней (725 млрд долл.)

Поскольку для завершения большинства национальных инфраструктурных проектов требуется от 2 до 4 лет, то ежегодный объем инвестиций в развитие национальной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию стратегии ЭПШП, оценивается более чем в 1,4 трлн юаней. Капиталовложения будут направлены на реализацию 303 проектов по развитию железных и автомобильных дорог, внутреннего водного транспорта, аэропортов и городского транспорта: 131 проект в 2017 г., 92 — в 2018 г. и 80 — в 2019 г. Так, на реализацию 86 проектов строительства и реконструкции 20 тыс. км железнодорожной инфраструктуры ассигнуется 2 трлн юаней¹¹.

Развитие инфраструктуры в западных провинциях КНР обеспечит на начальном этапе повышение доходов периферийных провинций в среднем на 40–50%. Как следствие, значительными экстернальными эффектами станут стимулы к росту мобильности трудовых ресурсов, освоению новых месторождений, росту уровня производственной и коммерческой активности, развитию сферы услуг и туризма. Поскольку транспортная инфраструктура есть важнейший элемент инвестиционной привлекательности территории, обладая свойством мощного катализатора, она напрямую и косвенно повышает уровень развития региональной экономики, расширяет масштабы производства, способствует освоению новых территорий, вводит в оборот новые ресурсы, позволяет связать производственные структуры и товарные рынки. То есть благодаря улучшению транспортной доступности повышается качество жизни населения.

В наши дни высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСЖД) стали новой «визитной карточкой» китайского экспорта. В начале 2016 г. общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составляла 24,7 млрд долл.¹² К началу 2017 г. Китайская железнодорожная корпорация приступила к строительству/проектированию ВСЖД Москва — Казань (770 км), ВСЖД в западной части США Лас-Вегас — Лос-Анджелес (370 км), а также Джакарта — Бандунг, Малайзия — Сингапур и др.¹³

Провозглашенный руководством КНР план строительства ЭПШП, вовлекающий в широкомасштабное железнодорожное строительство все больше европейских и азиатских стран, несомненно, будет способствовать бурному нарастанию спроса на прокладку железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для ВСЖД из КНР. Развитие высокотехнологичного подвижного состава, соответствующего передовым стандартам, уже приносит высокий экономический эффект. В 2015 г. — при том, что вывоз китайских товаров за рубеж сократился на 6%, объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава вырос на 66,9%, составив 26,57 млрд юаней (4,113 млрд долл.)¹⁴ Китай оставил далеко позади Японию и Южную Корею по экспорту высокотехнологичной продукции. Его доля в азиатском экспорте таковой возросла с 9,4% в 2001 г. до 45,2% в 2015 г., причем львиную долю составили поставки подвижного состава для ВСЖД¹⁵. Объем китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство железных дорог за рубежом (суммарно — около 7,5 млрд долл.) составили в 2014 г. 2/3 стоимости российского экспорта вооружений за 2014 г. (10,2 млрд долл.), в 2015 г. — 10,7 млрд и 14,5 млрд долл. соответственно¹⁶. В ближайшие 5 лет ежегодный рост мирового рынка железнодорожных транзитных перевозок составит 3,3%, а объем спроса на подвижной состав для их обеспечения возрастет до 65–70 млрд долл.¹⁷

В 2015 г. руководство КНР огласило амбициозный план «Сделано в Китае 2025»: к 2020 г. довести объем продаж железнодорожного подвижного состава до 650 млрд юаней (101,9 млрд долл.) В случае реализации плана «Сделано в Китае 2025» объем экспорта китайской высокотехнологичной отрасли по производству железнодорожного под-

вижного состава в стоимостном выражении значительно превысит стоимость экспорта на рынке вооружений — и российского, и мирового.

Проблемы энергетической безопасности

Реализация проектов ЭПШП сулит решение еще одной важнейшей задачи КНР — обеспечение энергетической безопасности. Стремительный рост экономики Китая, развитие урбанизации определяют увеличение потребности страны в импорте углеводородов. В 2016 г. степень зависимости КНР от импорта нефти и газа относительно объема собственной добычи достигла 65% (против 60,6% в 2015 г.); зависимость от импорта газа возросла с 33% до 34%¹⁸. По прогнозам, годичный рост потребления нефти и газа в КНР с 2017 по 2030 г. составит 3% и 5,5% соответственно, то есть более 75% потребностей в углеводородах будет удовлетворяться за счет импорта¹⁹. Столь высокая зависимость предопределяет необходимость диверсификации каналов поставки углеводородов (тем более, что значительная их часть идет из относительно нестабильных регионов).

К 2017 г. Китай создал четыре нефтегазовых стратегических коридора поставок зарубежных углеводородов — на северо-западе, юго-западе, северо-востоке и коридор морской поставки. Это нефтяные и газовые магистрали КНР — РФ, КНР — страны Центральной Азии и в перспективе КНР — Пакистан, КНР — Мьянма, а также морские поставки нефти и сжиженного природного газа (СПГ) из стран Персидского залива (Саудовской Аравии, Катара), из Австралии, РФ, стран ЮВА. Инициатива «Пояс и путь» в части прокладки национальной и зарубежной нефте- и газопроводных сетей из соседних стран (в рамках ЭПШП) и создания мощных терминалов для нефтяных танкеров и регазификации СПГ (в рамках МШП-21) позволяет снизить уязвимость экспортных поставок углеводородов и обеспечить достаточное предложение для быстрорастущего внутреннего спроса по разумной цене.

«Шелковый путь» и национальные интересы Китая

Лейтмотивом выступлений председателя КНР Си Цзиньпина на международных площадках (включая саммит G 20 в Ханчжоу в 2016 г. и Всемирный экономический форум в Давосе в 2017 г) была мысль, что реализация проекта «Пояс и путь» и учреждение Азиатского банка инфраструктурных инвестиций принесут большую выгоду экономике Азии, будут способствовать ускорению экономического развития стран ЦА, России, Восточной Европы, Африки.

Транспортные сети сопредельных с Китаем России, стран ЦА (проект ЭПШП) и стран ЮВА (проект МШП-21) характеризуются низким качеством, недостаточной густотой, имеют разную ширину колеи и слабые технические характеристики. Транзитные тарифы в странах ЦА недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, многократное пересечение границ затягивает сроки доставки товаров. Все эти причины порождают ситуацию, когда многие китайские экспортные грузы, произведенные в западных провинциях КНР, приходится везти по железной дороге на восток, к китайским портам для их дальнейшей морской транспортировки в Европу.

По грубым оценкам китайских специалистов, для приведения в надлежащее состояние железнодорожной инфраструктуры стран ЦА потребуются инвестиции в объеме более 10 трлн юаней²⁰. Аналитики Азиатского банка развития полагают: в период до 2022 г. потребуются около 36 млрд долл. для модернизации всей транспортной инфраструктуры стран ЦА²¹.

Активно рекламируя инициативу «Пояс и путь», Китай отмечает, что эти маршруты имеют интернациональный характер, учитывают интересы многих евроазиатских стран, сулит им шансы абсорбировать международные транзитные потоки, зарождаю-

щиеся на территории Китая и стран АТР. В случае реализации китайского проекта «Пояс и путь» приграничные страны смогут в полной мере использовать свое географическое положение: стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, они получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, приумножать рабочие места.

В инициативе «Пояс и путь» речь идет, главным образом, о модернизации региональных инфраструктурных сетей и создании логистических центров, чтобы скорость континентальной транспортировки товаров и снижение себестоимости перевозок по маршруту АТР — Европа позволяли конкурировать с морским транспортом.

Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Китая участвовать в реализации проекта «Пояс и путь» в обмен на финансовую помощь Пекина в строительстве и модернизации их транспортных сетей. В 2016 г. объем торговли Китая с 53 странами, что расположены по маршрутам «пояса и пути», превысил 6,3 трлн юаней (около 916 млрд долл.), или 25% от его общего внешнеторгового оборота²². В 2016 г. объем инвестиций в проекты по развитию семи основных отраслей экономики (транспорт, коммунальное хозяйство, строительство, телекоммуникации, энергетика, социальная сфера, экология) и в сделки в форме M&As (слияния/интеграция и поглощение) составил более 493 млрд долл., причем около 40% этой суммы пошло на реализацию этих проектов в Китае²³. Китайские компании подписали более 4 тыс. контрактов с компаниями этих стран на общую сумму 126,03 млрд долл. Основными реципиентами кредитов стали Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия, Россия и Греция. Китай заключил международные соглашения об исключении двойного налогообложения с рядом стран вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-21 (включая РФ, Таджикистан, Камбоджу, Индию, Пакистан, Индонезию, Румынию), что позволило китайским финансовым институтам сэкономить на налогах около 900 млн юаней²⁴.

При реализации планов развития «пояса и пути», к началу 2017 г. в 35 странах и регионах, прилегающих к их маршруту, было сформировано 56 экономических и торговых зон сотрудничества, а объем налоговых поступлений, полученных правительствами этих стран в 2016 г., превысил 1,1 млрд долл.; дополнительно было создано более 180 тыс. рабочих мест²⁵. В 2016 г. китайские прямые инвестиции в 53 страны вдоль маршрутов «пояса и пути» превысили 18,5 млрд долл. (около 9% общего объема), всего же к началу 2017 г. предприятия КНР вложили более 50 млрд долл. в эти страны²⁶. В 2016 г. доходы китайских компаний от вложенных прямых инвестиций выросли на 19,8% и составили 225 млн долл. Тогда же китайскими компаниями было заключено в этих странах 7367 контрактов на общую сумму 100,36 млрд долл. (рост на 40,1% в сравнении с предшествующим годом). Это составило 52,1% от общего количества зарубежных контрактов китайских компаний²⁷.

Наращивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей национальной и региональной экономики. В международном аспекте проект «Пояс и путь» призван обеспечить рост объемов китайских прямых инвестиций, которые будут направляться на расширение строительства транспортных путей за рубежом, увеличение экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий в области инфраструктурного строительства для построенных транспортных сетей.

Выгодные, на первый взгляд, для сопредельных стран инфраструктурные кредиты из КНР (по сути, беспроцентные) на самом деле приносят, в первую очередь, баснословные экономические дивиденды самому Китаю, позволяя его компаниям монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей и закупки подвижного состава. Строительство за рубежом транспортных сетей создает экстернальный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных провинций Китая, являющихся основ-

ными поставщиками материалов и оборудования для зарубежных инфраструктурных сетей. Китайские инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей сопредельных стран, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный и строительный комплексы, одновременно находя применение избыточным мощностям (например, по производству стали и цемента). Инвестиции в развитие инфраструктуры приграничных стран предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях, но под обязательство использовать китайские материалы и оборудование, технологии и технику, китайские стандарты при строительстве железных дорог с привлечением для их проектирования, обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Это обеспечивает возвращение большей части китайских зарубежных инфраструктурных капиталовложений в экономику Китая, то есть инвестиционная политика, сопряженная со стратегией «выхода за рубеж» и с проектом «Пояс и путь», обеспечивает Китаю весомые экономические дивиденды.

Итак, осуществляемое в рамках реализации планов «выхода за рубеж» и прокладки маршрутов «пояса и пути» кредитование строительства транспортной инфраструктуры в странах АТР и Европы сулит Китаю тройную выгоду. Во-первых, эти инвестиции дают мощный мультипликативный эффект в отраслях экономики КНР. Во-вторых, строительство по китайским технологиям зарубежных инфраструктурных сетей создает спрос на импорт из КНР стройматериалов, оборудования и высокотехнологичного подвижного состава с высокой добавленной стоимостью (и последующий послепродажный сервис с использованием китайских комплектующих), увеличение экспортных доходов Китая. В-третьих, строительство зарубежной инфраструктуры способствует умножению международных транзитных транспортных маршрутов, стимулирует рост потенциала транспортных услуг, объективно способствует развитию внешней торговли Китая, увеличивает поступления в бюджет.

В конце 2014 г. правительство КНР постановило создать совместно с ведущими китайскими государственными и коммерческими банками Фонд для развития инфраструктуры вдоль маршрутов ЭПШП в размере 40 млрд долл. (размер в будущем может возрасти). Инвестиции в первую очередь будут направлены на улучшение транспортной сети центральных и западных китайских провинций, по которым пройдет маршрут ЭПШП, а также на развитие инфраструктуры стран ЦА, ЮВА и части европейских стран, по территории которых будут проложены транзитные евроазиатский и паназиатский маршруты. Инициатива создания Фонда встретила положительный отклик у местных правительств. В 2015 г. правительство г. Фучжоу (Фуцзянь) совместно с региональным филиалом Банка КНР и фондом развития «Китай — Африка» решили создать фонд финансирования МШП-21 в размере 10 млрд юаней (1,6 млрд долл.), а правительство провинции Гуандун выразило желание стать соинвестором этого Фонда²⁸.

Для проведения научных исследований и выработки практических рекомендаций при реализации инициативы ЭПШП и МШП-21 Китайская академия стратегии проекта «Пояс и путь» выступила в феврале 2017 г. инициатором учреждения Фонда международного сотрудничества в размере 200 млн долл.²⁹ Предусматривается активное привлечение отечественных инвесторов. В финансировании развития инфраструктуры в странах, прилегающих к ЭПШП, активно участвуют крупнейшие китайские банки: в 2015 г. Банк Китая инвестировал 28,6 млрд долл. в строительство транспортных сетей 18 стран, через территорию которых пройдет ЭПШП³⁰, с 2013 г. Промышленный и коммерческий банк Китая (Industrial and Commercial Bank of China) открыл 127 отделений в 18 странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути» и около 20 отделений — в юго-восточном, юго-западном, центральном и западном регионах КНР, привязанных к этим маршрутам.

Эта, покрывающая более 50% маршрутов «пояса и пути», банковская сеть позволяет финансировать крупные инвестиционные проекты по развитию инфраструктуры, таких, например, как «Экономический коридор КНР — Пакистан», «Шелковый путь

Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма», «Экономический коридор КНР — РФ — Монголия», «Субрегиональная экономическая зона Большой Меконг»³¹.

К началу 2017 г. Промышленный и коммерческий банк Китая предоставил преференциальные и синдицированные кредиты на общую сумму 22 млрд долл. китайским компаниям, участвующим в реализации 95 проектов «пояса и пути» в 33 странах Азии, Европы и Африки. Причем, китайские компании при строительстве транспортной инфраструктуры за рубежом могут получить возобновляемую (револьверную) кредитную линию на срок до 20–25 лет³². В 2016 г. Импортно-экспортный банк Китая финансировал более 600 проектов в рамках строительства «пояса и пути» и международного сотрудничества в области создания зарубежных производственных мощностей³³. С целью получения более высокой нормы прибыли пенсионные фонды, страховые компании, суверенные и частные инвестиционные фонды начали вкладывать средства в проекты в рамках «пояса и пути», и сегодня китайские инвестиционные проекты по строительству его инфраструктуры выходят на мировой рынок развития транспортной инфраструктуры — в 2016 г. китайские компании заключили новые контракты на строительство зарубежных инфраструктурных объектов в объеме 126,03 млрд долл.³⁴

25 декабря 2015 г. официально вступило в силу решение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который через 5–6 лет планирует ежегодно выделять кредиты в 10–15 млрд долл. на развитие инфраструктуры в рамках проекта «Пояс и путь». В 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредитов на общую сумму 1,73 млрд долл. на реализацию 9 инфраструктурных проектов в 7 азиатских странах. С января по сентябрь 2016 г. он кредитовал инфраструктурное строительство в 4 странах (Бангладеш, Индонезия, Пакистан, Узбекистан и Таджикистан) на сумму 509 млн долл., а в октябре выделил еще 300 млн на проекты в Мьянме. В декабре 2016 г. АБИИ одобрил выделение кредита Азербайджану на проект проведения газопровода через Анатолию. В 2016 г. АБИИ и АБР приступили к разработке проекта синдицированного кредитования, позволяющего странам-заемщикам получать значительные кредитные суммы, которые один банк предоставить не в состоянии из-за высокого риска, либо вследствие превышения законодательных ограничений. В 2017 г. общий объем кредитования предусмотрен руководством АБИИ в размере 2,5 млрд, в 2018 г. — 3,5 млрд долл.³⁵

В конце 2016 г. Государственный информационный центр КНР на основе сбора 300 млрд бит информации (включающей статистические и Интернет-данные КНР и стран, прилегающих к «поясу и пути») проанализировал вклад 64 стран в сотрудничество с Китаем в рамках строительства ЭПШП и МШП-21. Анализ проведен по 5 позициям, включая коммуникационную политику, региональную интеграцию, торговлю, финансы, общественную поддержку. 1-е место досталось России, за которой вплотную шел Казахстан (проект ЭПШП). Далее следовали Таиланд (проект МШП-21), Пакистан (ЭПШП) и Индонезия (МШП-21). В самом Китае 5 первых мест достались провинциям Гуандун, Чжэцзян, городам центрального подчинения Шанхаю и Тяньцзиню, провинции Фуцзянь. Установлено, что объем прямых иностранных инвестиций 81,7% всех провинций и автономных районов КНР в страны, прилегающие к «поясу и пути», превышал 1 млрд, а в 77,42% всех провинций и автономных районов Китая ежегодные темпы роста этих инвестиций превышали 20%³⁶.

«Пояс и путь»: связи по линиям ШОС и АТЭС

Сегодня Китай в одностороннем порядке инвестирует значительные средства на льготное кредитование совместных с центрально-азиатскими членами ШОС проектов строительства транзитных транспортных коридоров³⁷. Экономические и финансовые возможности Китая позволяют ему занять доминирующее положение в качестве главного инвестора центрально-азиатских стран. Слабость позиций России в регионе ЦА опре-

деляется, прежде всего, неспособностью оказывать экономическую помощь, сопоставимую с советскими временами и тем более с нынешней китайской торговой и инвестиционной экспансией в регионе.

Объем торговли КНР со странами — членами ШОС увеличился с 14,2 млрд долл. в 2002 г. до 140 млрд в 2015 г.³⁸ В период 2008–2015 гг. в рамках сотрудничества между КНР, Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном было реализовано более 100 проектов в области развития инфраструктуры, Китай предоставил центрально-азиатским странам кредиты на сумму 27,1 млрд долл.

В сентябре 2014 г. руководство КНР заявило об учреждении Фонда евроазиатской экономической интеграции в размере 1 млрд долл., который будет в основном кредитовать инфраструктурное строительство в центрально-азиатских странах — членах ШОС³⁹. На состоявшемся в 2016 г. 16-м саммите ШОС Си Цзиньпин посулил выделение Китаем еще 5 млрд долл. на финансирование совместных проектов членов ШОС, включая строительство автомобильного транспортного коридора «Западный Китай — Европа»⁴⁰.

В ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры ожидает бум — ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7–8%. В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры составят 5,3 трлн долл., или 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства. 50% капиталовложений в развитие этого рынка (2,65 трлн долл.) инвестирует Китай.

На 22-м саммите АТЭС (Пекин, 2014 г.) лидеры стран АТР одобрили идею создания новой зоны свободной торговли в регионе Free Trade Area of the Asia-Pacific (ФТААР)⁴¹, которая поддерживалась китайским руководством и на саммите G20 в Ханчжоу, на саммитах АТЭС в Лиме и Давосе (2017 г.). Суть предложения сводится к «укреплению региональной экономической интеграции и ускорению строительства объектов инфраструктуры для формирования единой структуры транспортной взаимосвязанности всех членов АТЭС». В будущем, после принятия плана развития региональной зоны и его одобрения лидерами стран АТЭС, зона свободной торговли АТР станет крупнейшей в мире экономической зоной, объединяющей 57% мировой экономики и около 50% мировой торговли⁴².

На встрече министров финансов стран АТЭС в Пекине (октябрь 2014 г.) основным вопросом стала программа финансирования совместных инфраструктурных проектов, призванных «подстегнуть спрос и ускорить экономический рост». В 2014–2015 гг. Китай принял решение о предоставлении ряду стран АТЭС льготных кредитов общим объемом 20 млрд долл. на развитие транспортной инфраструктуры, из которых 10 млрд были выделены правительством КНР, а 10 млрд — Торгово-промышленным банком Китая и Банком Китая⁴³.

Китай освобождается от избыточных мощностей

Во многих странах, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», активно расширяются масштабы индустриализации и урбанизации, что принуждает их создавать значительные инфраструктурные мощности, прибегая к китайским инвестициям, китайским технологиям и китайскому квалифицированному персоналу. При этом перемещение в страны, примыкающие к «поясу и пути», избытка его мощностей по производству стали, цемента и др. помогают КНР решать две задачи: во-первых, сокращение избыточных мощностей, негативно влияющих на региональную экономику и экологию; во-вторых, китайские предприятия по производству материалов для прокладки транспортных сетей приближаются к месту их строительства.

За три года реализации инициативы «Пояс и путь», к началу 2017 г., Китай заключил соглашения о перемещении, либо строительстве предприятий по производству стали и цемента с 20 странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП. Так, в период

2013–2017 гг. более 700 компаний по производству стали и цемента из провинции Хэбэй перевели мощности в сопредельные страны ЦА и ЮВА (или построили там новые). Власти этой провинции планируют к 2023 г. вывести за границу мощности по производству стали общим объемом в 20 млн т⁴⁴. Так, сталелитейная компания Hebei Iron & Steel Group с целью вывода своих мощностей на международные рынки выкупила активы убыточного сталелитейного завода в г. Смедерево (Сербия) и намерена инвестировать 300 млн долл. в его реконструкцию. В 2017 г. металлургическая корпорация Metallurgical Corp. of China приступила к строительству завода по производству стали мощностью 3,5 млн т в год в г. Куантане, административном центре штата Паханг (Малайзия). Годом ранее китайская металлургическая корпорация Baosteel инвестировала 40 млн долл. в строительство сталелитейного завода в Индии с ежегодным объемом производства в 150 тыс. т. Тогда же КНР заключила контракты с Казахстаном более чем на 20 млрд долл. об условиях и объемах кредитов при переносе, либо создании там новых производственных предприятий.

Имеют место противоречия...

При реализации проекта «Пояс и путь» Китай сталкивается и с рядом проблем, обусловленных расхождениями национальных интересов отдельных стран и проявлениями конкуренции (как с Китаем, так и между собой). Например, сегодня каждая центрально-азиатская страна может предложить транзитные маршруты по собственной территории в обход общих путей. Казахстан увеличил объем внешнеторгового оборота с КНР и, построив железнодорожную магистраль в Иран через территорию Туркменистана, поддерживает строительство грузовой и высокоскоростной железной дороги от границы с Китаем через Туркмению, Иран, Турцию и далее Западную Европу, поскольку такой путь оказывается быстрее и экономичнее, чем через Россию.

Руководители стран ЦА выступают за совместное строительство автомобильных и железнодорожных магистралей, но Узбекистан ратует за создание нового транспортно-го коридора ЦА — Персидский залив, а Таджикистан выступает за афганское направление через китайско-таджикский КПП Кульма — Кашгар. Сегодня активно реализуется план китайского руководства по прокладке железной, автомобильной дорог и нефтепровода, которые в рамках китайско-пакистанского экономического коридора из Кашгара соединят СУАР, через Исламабад и Карачи, с пакистанским портом Гвадар. Этот план вызывает крайне негативную реакцию Индии, которая, с одной стороны, утверждает, что инфраструктурная сеть проходит по спорным территориям, а с другой стороны, опасается, что в будущем Гвадар может превратиться в военно-морскую базу КНР.

В 2015 г. насчитывалось 62 грузовых железнодорожных маршрута из КНР в страны Центральной Азии и Европы (на 17 больше, чем годом ранее)⁴⁵. По этим маршрутам в 2015 г. прошло в общей сложности 815 грузовых составов, которые перевезли 47,4 тыс. контейнеров⁴⁶. Показатели 2016 г. — 1702 грузовых поезда по 40 международным железнодорожным линиям перевезли около 80 тыс. контейнеров с грузом на общую сумму 18 млрд долл.⁴⁷ В конце 2016 г. континентальные транзитные железнодорожные маршруты связывали 26 городов КНР с 19 городами Европы⁴⁸.

Китайские эксперты озабочены тем, что «маятниковые» евроазиатские железнодорожные маршруты зачастую оборачиваются поездками с обратным холостым пробегом: возвращаются в КНР полупустыми (или порожними). В 2014 г. лишь 28 поездов возвращались из Европы, будучи заполнены грузами. В 2015 г. ситуация стала меняться к лучшему — из Европы заполненными возвратились 265 составов.

Руководство Китайской железнодорожной корпорации сетует на отсутствие достаточных производственных мощностей в западных провинциях КНР, что вызывает нехватку экспортных грузов и, как следствие, недогруз вагонов и контейнеров⁴⁹.

* * *

Хотя в основе инициативы «Пояс и путь», в первую очередь, лежит забота об ускорении развития национальной экономики, следует отметить, что в силу объективности законов межрегиональной экономической интеграции этот проект приобретает кумулятивный характер, стимулируя развитие мировой экономики. Китайские экономисты утверждают, что реализация инициативы председателя КНР Си Цзиньпина будет стимулировать рост мирового ВВП на 1,75 процентных пункта⁵⁰. Реализация этого проекта поможет не только активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», но и позволит решать взаимодополняющие проблемы экономического, финансового, политического и социального характера. Для Китая геополитические аспекты плана «Пояс и путь» очевидны — он стремится активизировать экономические связи с Россией, усилить свое экономическое присутствие в странах Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, в АТР, стимулировать рост торговли со странами Европы. В перспективе реализация этого грандиозного проекта может повлечь формирование новой архитектуры мировой экономики, где центром был бы Китай, а главными связующими звеньями — Россия, страны ЦА и ЮВА.

-
1. New Silk Road. URL: http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2016-01/25/content_593103.htm.
 2. *Li Xin*. The New Asian Fusion. China's two silk roads help forge closer cooperation among CICA members. URL: http://www.bjreview.com/special/2016-04/28/content_619516_2.htm.
 3. *Yao Yang*. Key reforms to help unleash growth. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2017-01/27/content_28065177.htm.
 4. В 2016 г. объем розничных продаж (основной индикатор внутреннего спроса) превысил 37 трлн юаней (5,4 трлн долл.). В период ближайших лет темпы роста внутреннего спроса составят в среднем 6,5%, а в 2020 г. объем спроса составит 10 трлн долл. См.: Spending power to back China's growth in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/17/content_40122666.htm; Consumption to remain top engine of China's economic growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/19/content_27999699.htm.
 5. В период 2011–2015 гг. объем капиталовложений в реализацию 127 ключевых проектов региона превысил 2,7 трлн юаней. По данным ГКПП, только в 2016 г. правительство Китая инвестировало 743,8 млрд юаней в реализацию 30 важнейших проектов в западных провинциях КНР. См.: URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/27/content_27786244.htm.
 6. More public infrastructure projects to «Go West». URL: http://en.ce.cn/Business/Macro-economic/201610/23/t20161023_1653564.shtml.
 7. Investment growth surges in central, western China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/25/content_27489644.htm.
 8. Выделены 100 млн юаней на целевое финансирование развития Западного Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0331/c31518-9038167.html>; Premier urges efforts to boost development of western China. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-12/26/content_39984616.htm.
 9. Silk Road paves way for heavy industry. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/05/content_27565800.htm.
 10. Shandong leads in fixed-asset investment in 2016. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/24/content_28336259.htm.
 11. China to invest 4.7 trillion yuan in transportation. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/29/content_38558321.htm.
 12. Belt and Road Initiative boosts rail tech exports. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/29/content_22310679.htm; China's railway giants growing steadily at home, looking overseas for high-value deals. URL: <http://en.people.cn/n3/2016/0331/c90000-9038538.html>.
 13. Belt and Road driving growth, creating jobs, says minister. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-02/24/content_37858746.htm; China to push exports of railway, nuclear power products. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1128/c90778-8842618.html>; China plans 'smart

- trains' to take on global rail companies. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-03/10/content_37985866_1.htm.
14. CRRC seeks more US rail deals. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/13/content_38232720.htm.
 15. China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm.
 16. China to spend \$438b on rail network in the next five years. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm; Россия приняла на вооружение отдельные образцы лазерного оружия. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3053946>.
 17. Rail giants gain from «going global» strategy. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/04-01/160150.shtml>; CRRC eyes big overseas contracts. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/20/content_40142829.htm.
 18. China's dependency on foreign oil exceeds 60 percent. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-01/26/content_37668744.htm; *Zheng Xin*. Foreign oil dependency up. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/13/content_27943848.htm; China sets oil, gas supply targets by 2020. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/19/content_40139692.htm.
 19. China's natural gas sector to develop quickly. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/17/content_17179748.htm.
 20. *Deng Yaqing*. A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator. URL: http://www.bjreview.com/business/txt/2014-07/07/content_628061_3.htm.
 21. China, ADB can tap «belt and road» potential. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-02/22/content_34868884.htm.
 22. *Чжоу Тао*. Шелковый путь: возможности и будущее // Китай. 2016. № 10 (132). С. 43; Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28217780.htm.
 23. *Chan Oswald*. Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2017-02/16/content_28226306.htm.
 24. China's Investment in Belt and Road Countries Up 38.6 Percent. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201609/t20160922_800068048.html.
 25. Belt and Road Initiative to reshape world economy, expert says. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content_28078339.htm; Экономическое обозрение: Инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-02/24/content_40345949.htm.
 26. *Zhong Sheng*. Op-ed: Expectations run high on Belt and Road forum for international cooperation. URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0119/c90000-9169276.html>; Belt and Road M&A deals hit \$494b. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/16/content_28217780.htm; Экономическое обозрение: Инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content_40345949.htm; Китайско-пакистанский экономический коридор — канал поступления иностранных инвестиций в Пакистан. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0225/c31518-9182623.html>.
 27. *Meng Chun*. PPP Model Is Adaptable to the One Belt and One Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/drc/2017-02/23/content_28323397.htm.
 28. Experts say «Maritime Silk Road» will stimulate economic potential of developing countries. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/0209/c90778-8848205.html>.
 29. Special fund set up for «Belt and Road Initiative» international cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/SAFEA/2017-02/10/content_28164530.htm.
 30. *Jiang Xueqing*. Big banks diversify as profits slow. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2016-04/08/content_24365613.htm.
 31. *Wang Qiao*. Common values lead the way on Belt and Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/21/content_28278298_2.htm.
 32. Boosting the Belt and Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-10/27/content_27186658.htm.
 33. Остаток задолженности по кредитам, выданным Импортно-экспортным банком Китая для реализации проектов «выхода за рубеж». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0130/c31518->

- 9172540.html; China Exim Bank helps China firms go global. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/29/content_40196610.htm.
34. *Zhong Nan*. Outbound non-financial direct investments up 44%. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/17/content_27972957.htm; Экономическое обозрение: Инициатива «Пояс и путь» как стимул к внешней открытости Китая. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-02/23/content_40345949.htm.
35. Global Biz Insight: Belt and Road lights up global growth. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-10/20/content_39531057.htm.
36. *Wang Yiqing*. Russia, Kazakhstan lead list of 64 based on index of countries' performance in five key sectors. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016cnrforum/2016-10/29/content_27212092.htm.
37. *Li Xiang*. Future growth must rely on capital exports, innovation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/15/content_18919676.htm.
38. \$5 billion in loans offered to members of group. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015xisco/2015-09/13/content_18592059.htm; Годовой обзор: Строительство нового Шелкового пути — исторический шанс для развития ШОС. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/12/28/c31518-9160025-2.html>; The rise of the Eurasian silk road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2016-11/08/content_27311262_3.htm.
39. *Zhong Nan*. China to boost rural transport investment to help poverty reduction. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-11/24/content_39778951.htm;
40. Xi's Eurasia tour infuses new vigor along the Belt and Road. URL: http://www.china.org.cn/ydy/2016-06/25/content_40160017.htm; *Jiang Xueqing*. Bank of China boss calls for Belt and Road funding conduit. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content_28058107.htm.
41. *Yu Shujun*. APEC's New Vision. The Beijing Agenda draws a blueprint for an integrated, innovative and interconnected Asia-Pacific. URL: http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2014-11/17/content_653136_1.htm.
42. China committed to Asia-Pacific economic integration process: FM spokesperson. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-01/25/content_28050620.htm.
43. China pledges over 20-bln-USD loans to boost Southeast Asian connectivity. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/11/13/c90778-8808674.html>; *Jiang Xueqing (China Daily)*. Bank of China boss calls for Belt and Road funding conduit. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-01/26/content_28058107.htm.
44. *Yang Ziman, Zhang Yu*. Experts welcome Hesteel's Serbian steel buy. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/20/content_24685288.htm.
45. В 2014 г. через КПП Алашаньюкоу прошли 53 железнодорожных грузовых состава, которые перевезли китайские товары в главные города ЦА. В 2015 г. количество рейсов превысило 100, в 2016 г. составило 233 грузовых состава. В 2017 г. ожидается до 400. См.: Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-01/05/content_40049349.htm; Xinjiang to run 400 westbound cross-border trains in 2017. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201701/06/t20170106_19422630.shtml; *Li Nan*. More Westbound Cross-border Trains. URL: http://www.bjreview.com.cn/World/201701/t20170106_800084780.html.
46. China-Europe cargo trains create wealth. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201608/15/t20160815_14879898.shtml.
47. Объем перевозок по маршруту Азия — Европа по территории Казахстана, России, Беларуси вырос вдвое. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/12/31/c31519-9161500.html>.
48. Guangzhou launches China-Europe cargo train service to Russia. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201608/28/t20160828_15311267.shtml.
49. China-Europe freight trains bring vitality to ancient Silk Road. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/23/t20160723_14091364.shtml; Шелковый путь строится на рельсах. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/11/16/c31518-9142397.html>.
50. Belt and Road Initiative to reshape world economy, expert says. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/31/content_28078339.htm.