

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**  
( Н И У « Б е л Г У » )

ИНСТИТУТ межкультурной коммуникации и международных  
отношений

КАФЕДРА международных отношений и зарубежного регионоведения

**КОНЦЕПЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО  
ПУТИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ПОЗИЦИЯ  
РОССИЙСКОГО И КИТАЙСКОГО ЭКСПЕРТНОГО  
СООБЩЕСТВА**

Выпускная квалификационная работа  
обучающегося по направлению подготовки  
41.04.01 Зарубежное регионоведение  
очной формы обучения, группы 04001526  
Чжу Юньпин

Научный руководитель: к.и.н.  
Фомичев Н.Н.

Рецензент  
д.п.н., проф.  
Лобанов К. Н.

БЕЛГОРОД 2017

## Содержание

<b>Глава 1. Правовые и концептуальные основы экономического пояса «Нового Шёлкового пути».....</b>	<b>11</b>
1.1. Формирование концепции экономического пояса «Нового Шёлкового пути».....	11
1.2. Законодательная база и таможенное законодательство стран «Нового Шёлкового пути».....	17
<b>Глава 2. Инфраструктурные и экономические составляющие концепции «Нового Шёлкового пути».....</b>	<b>31</b>
2.1 Сравнение транспортных путей: мнение экспертов.....	31
2.2 Структура торговли между Китаем и ЕС.....	51
2.3 «Китайская угроза»: экономические реалии и аргументация.....	63
Заключение.....	74
Список источников и литературы.....	78
Приложения.....	90

## **Введение**

**Актуальность** темы дипломного проекта: стратегия «Великий шёлковый путь», выдвинутая Си Цзиньпином в 2013 году, имеет историческое значение и реальное наполнение. Раньше Великий шелковый путь был древней трансконтинентальной торговой магистралью, долгие века связывал Восток и Запад. На современном этапе его реализация планируется как по суше, так и по морю. Сухопутный путь начинается в Китае и проходит через страны Центральной Азии и пересекает Россию и Восточную Европу. Морской путь проходит через многие страны региона Юго-Восточной Азии, Африки и Европы.

Экономический пояс «Великого шелкового пути» в полной мере соответствует общим мировым тенденциям к глобализации и должен стимулировать сближение стран евразийского региона. Он имеет вполне реальное экономическое значение и способен стать «локомотивом» развития для многих стран и регионов. Многие страны стремятся участвовать в стратегии. Для всех потенциальных участников она представляется достаточно выгодной. Что касается сферы сотрудничества, в рамках стратегии «Нового Великого Шёлкового пути», сведены к минимуму политические издержки, не мешает единению и вопрос безопасности. Это даёт возможность сотрудничать эффективно и мирно.

В настоящее время стратегия «Великого Шёлкового пути» влияла и будет влиять на ситуацию в мире.

**Объектом исследования** являются глобализационные процессы в современной Евразии.

**Предмет исследования** - концепция экономического пояса

«Нового Шелкового пути».

**Целью работы** является исследование стратегии «Новый Шелковый путь» в настоящее время: её развития, эволюция, характеристика экономического положения участников и их готовности к более тесной интеграции.

**Задачи дипломной работы** проистекают из темы исследования:

1. Определить понятие концепции экономического пояса «Нового Шёлкового пути»
2. Охарактеризовать законодательную базу и таможенное законодательство стран «Нового Шёлкого пути»
3. Сравнить возможности потенциальных транспортных путей в рамках концепции экономического пояса «Нового Шёлкового пути»
4. Выявить особенности торговли между Китаем и ЕС
5. Рассмотреть проблему «китайской угрозы», её экономические реалии и аргументацию в контексте концепции экономического пояса «Нового Шёлкового пути».

**Степень изученности темы.**

Концепция экономического пояса «Нового Шёлкового пути» - новое явление в мировой политики. Окончательно она была сформулирована только в 2013 г. Однако это направление исследование довольно популярно. Потенциал проекта заинтересовал исследователей в различных странах, остановимся на знаковых работах, привлеченных в нашем исследовании. В целом, как явление «Новый Шёлковый путь» затронули Абдурахманова С. Е., Усул А. Р., Виноградов А. О., Дергачев В., Мирзаев Р. (рассматривал идею транспортного пути, с геополитической точки зрения), Сунь Ли, Султанов Б. К. (транспортные

коридоры), Фэн Юан, Юань Шэнью, Ван Жихуан и др<sup>1</sup>. Исследователи демонстрируют несомненный интерес к теме. Во многих работах можно отметить несомненный «оптимизм» в прогнозировании глобальных трендов развития инфраструктурных проектов в рамках концепции «Один пояс - один путь» (особенно это касается китайских исследователей).

Задачи работы потребовали к обращению к пласту литературы, позволяющей проанализировать таможенное законодательство стран – потенциальных участников «Нового Великого шёлкового пути»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Абдурахманова С. Е. Современные транспортные магистрали Великого шелкового пути в Евразии// Young scientist. №3. February 2016. P. 102-110.; Али Ресул Усул. Евразийские транспортные коридоры – новый путь сотрудничества: геополитические или экономические преимущества/ Али Ресул Усул.// Сб. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года.С:19-26.; Виноградов А.О Новый тип отношений и Новый Шелковый путь. К вопросу о внешнеполитических инновациях Китая/А.О. Виноградов//Сб. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Институт Дальнего Востока РАН. 2015, №20. С. 75-84.; Дергачев. В. Шёлковый путь Большой Евразии. Китайский суперпроект века. [Эл. ресурс]. режим доступа: [http://dergachev.ru/geop\\_events/010516-01.html#.WML706OGjIU](http://dergachev.ru/geop_events/010516-01.html#.WML706OGjIU); Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. – С.179190.; Сунь Ли. Экономический пояс Великого Шелкового пути– вместе построим светлое будущее. Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Сб. Международной конференции г. Астана, 20 апреля 2015 года. С:5-12.; Султанов Б.К. Экономический коридор Шелкого пути в условиях современных геополитических реалий/ Б.К.Султанов // Сборник статей. Алматы. 2015.С.19-31.; 冯维江 Feng Weijiang. 丝绸之路经济带战略的国际政治经济学分析 Analysis of the Strategic Economic of Silk Road economic belt. 当代亚太 Contemporary Asia Pacific.2014(3): 73-15; 袁胜育, 汪伟民 Yuan Shengyu , Wang Weimin. 丝绸之路经济带与中国的中亚政策 The Silk Road Economic Belt and China 's Central Asian Policy. 世界经济与政治 Economy and politics in the world.2015(5): 21-35

<sup>2</sup> Алибеков С.Т. Таможенное право Республики Казахстан.— Алматы: Нур-пресс, 2006.- С.16-39.; Воронов, А.М., Шайдуко, Н.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства/ А.М Воронов, Н.В Шайдуко // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск.дун-та МВД России. - 2012. № 1. С. 242-247.; Ляховский В. Таможенная служба Германии в интегрированной системе таможенных служб Евросоюза/Владимир Ляховский //Міжнародне супрацоўніцтва і вопыт. 2010№6.С:118; Мухаметалин С.Н. Правоохранительные органы Республики Казахстан. Алматы 2011. С. 91-102.; Нургалиева К.Т, Мензок Г.А Анализ таможенного законодательства Республики Казахстан о вопросах предоставления льгот. Вестник КАСУ №3-2007 С.140-145.; Каратаева К. Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров/К. Е .Каратаева //Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С:218-237; Печерица. В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации. / В.Ф.Печерица .Таможенная политика России на дальнем Востоке №3(40)2007, С:103-113; Стеценко, С.В. Становление и развитие таможенного законодательства и его роль в государственно-правовом механизме обеспечения продовольственной безопасности России в XIX-XX вв./ С. В. Стеценко. – СПб: С.-Петерб. гуманитар. ун-т профсоюзов, 2006. – С. 26-32.

Работа не состоялась бы, без рассмотрения особенностей двусторонних отношений государств-участников будущего инфраструктурного и экономического проекта<sup>3</sup>.

Некоторые труды, использованные в работе более детально раскрывают проблему «инфраструктурной совместимости» евразийских стран. В этом ряду можно назвать работы Лапенко М.В.<sup>4</sup>, Казанцева А.А.<sup>5</sup> Каратаева К. Е.<sup>6</sup>, Каукенова К. Е.<sup>7</sup>

Также следует выделить в отдельную группы монографии, посвященные проблемам безопасности<sup>8</sup>.

Также отдельного упоминания заслуживает проблема «китайской угрозы»<sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> Munro, R. H. China's Waning Spheres of Influence// *Orbis*. 1994. V. 38. N 4. P. 25—41; Freeman Chair in China Studies, Event Summary, China's Emergence in Central Asia: Security, Diplomatic, and Economic Interests, Forum One: The Current State of China — Central Asia Diplomacy and Implications for US Foreign Policy, Wednesday, February 5, 2003. [Эл. Ресурс] Режим доступа: [www.csis.org/china/030205\_ce\_forum01.pdf]; Hyman, A. Moving out of Moscow's Orbit: The Outlook for Central Asia// *International Affairs*. 1993. V. 69. N 2. P. 288—304. Goldstein, A. *Rising to the Challenge: China's Grand Strategy and International Security*. Stanford: Stanford University Press, 2005; Шэнь, Фану. Великая игра и Центральная Азия: об изменениях в международном стратегическом положении// *Цзефанцзюнь вайю сюеюань сюебао*. 1996. № 5. С. 107-108; Шайхутдинов, М.Е. Геополитика, глобалистика и теория национальной безопасности: методологические и прикладные аспекты. Павлодар, ЭКО, 2005; Хлюпин, В.Н. Геополитический треугольник. Казахстан — Китай — Россия. Прошлое и настоящее пограничной проблемы. Вашингтон, 1999.; Кузнецов А.В. Перспективы отношений ЕС и Китая. Опубликовано в : Китай и глобализация / Отв. ред. В.Б. Амиров и В.В. Михеев. - М.: ИМЭМО РАН, 2012. С. 55-66; Курбонов С.А, торгово-экономические отношения России и Таджикистана в период рыночных преобразований(анализ) /С.А.Курбонов //Сервис в России и за рубежом №3 (18). 2010.С: 69-80.

<sup>4</sup> Лапенко М. В. Проект строительства железной дороги Китай – Узбекистан и транспортная система Кыргызстана. Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2014. Т. 14, вып. 2.С:94-99.

<sup>5</sup> Казанцев. А.А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий. /А.А. Казанцев //Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция. С:5-12.

<sup>6</sup> Каратаева К. Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров/К. Е. Каратаева //Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С:218-237

<sup>7</sup> Каукенов А.С. Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве. Транспортные коридоры Евразии: новые пути . Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С: 93-103.

<sup>8</sup> Воронов, А.М., Шайдуко, Н.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства/ А.М Воронов, Н.В Шайдуко // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России. - 2012. № 1. С. 242-247.; Кузнецов В.Н. Евразийская безопасность как новый феномен XXI века . Безопасность Евразии, 2001. №3. – С. 21.

В целом, несмотря на обращение к различным аспектам заявленной темы точка в изучении перспектив инфраструктурных проектов в Евразии еще далеко не поставлена. Также как нет по сей день и обобщающего исследования по рассматриваемой проблеме.

### **Источниковая база исследования (анализ использованных документов)**

Выпускная квалификационная работа опирается на широкую источниковую базу.

I. Основные выводы исследования базируются на **статистических данных**. Из основных блоков данного раздела можно назвать совокупность данных Таможенной статистики внешней торговли Российской Федерации<sup>10</sup>. Сведения Министерства экономического развития Российской Федерации<sup>11</sup>. Статистические данные Министерства экономики и внешней торговли КНР<sup>12</sup>.

II. Концептуальные основы стратегии «один пояс – один путь» рассматривались с привлечением материалов **сборников документов и круглых столов**<sup>13</sup>.

---

9 Мураталиева. З.Т. Сущность понятия «китайская угроза»//Вестник КРСУ. 2009. Том 9. № 1/: взгляд из Кыргызстана. С:55-57.

10 Документы ТСВТ. Внешняя торговля РФ с отдельными странами [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:7:2519729611437907::NO>

11 Аналитическая справка о российско-китайском торговом сотрудничестве в 2015 году. Министерство экономического развития Российской Федерации. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn\\_ru\\_relations/cn\\_ru\\_trade/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/)

12 Экономика и внешняя торговля КНР. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_6ab2f970-a3f6-49b2-ab46-45b8a76bae6b.html](https://docviewer.yandex.ru/view/0/?*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybCI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxlljoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzZmZkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmcFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE0OTUwNTE3MTA4NzZ9&page=3&lang=ru; Внешнеторговый оборот Китая в январе—июне 2010г. //Хайгуаньтунци. 2010. № 5.; Положения КНР об импортно-экспортном тарифе. [Эл. ресурс] Режим доступа: <a href=);

Таможенные пошлины. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://postagemaker.com/help/4-customs>.

13 Стратегия Экономического Пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). Москва: ИДВ РАН, 2016. - 172 с.; Сборник. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Институт Дальнего Востока

III. Важные данные были получены при рассмотрении документов органов законодательной и исполнительной власти КНР и РФ, как важнейших потенциальных участников стратегии «Нового Шёлкового пути». Помогают воссоздать более целостную картину изучаемого вопроса опубликованные документы МИД КНР, России, стран в Центральной Азии. Полезными также оказались собрания документальных источников, например: третий пленум центрального комитета коммунистической партии Китая XII-ого созыва<sup>14</sup>. Помимо этого затрагивались вопросы таможенного регулирования в странах Центральной Азии (на примере Казахстана)<sup>15</sup>, ЕС (на примере ФРГ)<sup>16</sup>.

IV. Стратегия «Один пояс – один путь» и иные составляющие концепции «Нового Шёлкового пути» активно дискутируются в политических, бизнес кругах, в среде специалистов. Это добавляет значимости такому источнику как материалы **периодической печати**.

---

РАН. 2015, №20.

<sup>14</sup> Вступление Китая в ВТО. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://mirznanii.com/a/258079/vstuplenie-kitaya-v-vto> Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года// Собрание законодательства РФ. 2013. № 2. С. 109-115; Таможенное законодательство РФ. [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.kadrovika.net/t.php>; Конституция Российской Федерации. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/); Основные законы регулирования внешнеэкономической деятельности РФ [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.bestreferat.ru/referat-272497.html>; Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «О Программе создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf>; Таможенный кодекс Российской Федерации. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://suvt1.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam\\_cod.html](http://suvt1.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam_cod.html).

<sup>15</sup> Кодекс Республики Казахстан о таможенном деле. (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.12.2016 г.) [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062);

Кодекс Республики Казахстан от 30.06.2010 N 296.IV ЗРК."О таможенном деле в Республике Казахстан" [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062)

<sup>16</sup> Законодательство Германии в таможенной сфере.[Эл. ресурс].Режим доступа:[http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307\\_0.htm](http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307_0.htm);

Таможенный Кодекс Европейского Сообщества Регламент Совета № 450/2008.статья .[Эл.ресурс]. Режим доступа: <http://www.ippro.ru/tamozhennyj-kodeks-evropejskogo-soobshchestva-reglament-soveta-2913-92/>

Были рассмотрены издания различных направлений России<sup>17</sup> и Китая<sup>18</sup>. С помощью опоры на материалы прессы удалось выявить существенный общественный резонанс рассматриваемой темы.

В целом, была привлечена достаточно обширная источниковая база, что позволяет говорить об обоснованности выводов исследования. Рассматривались источники различных категорий, были проанализированы данные экономического развития стран. Методология исследования.

Для решения задач исследования привлекались общенаучные методы: анализ, синтез, абстрактно-логический метод, сравнительный метод. Из частно-научных методов широко применялись системно-структурный метод, экономико-математический и экономико-статистический метод. Исследования проведены с применением совокупности методов и способов научного познания. Абстрактно-логический метод позволил раскрыть теоретические аспекты оценки финансового состояния стран Великого Шелкового пути, определить основные характеристики стратегии. Системно-структурный метод использован для анализа финансового состояния государств и выявления структурных изменений в их экономической политике. Применение экономико-математических и экономико-статистических методов позволило определить тенденции развития стран стратегии Великого Шёлкового пути, прогнозировать их дальнейшее развитие. Сравнительный метод помогает узнать исторические и современные экономические условия, что необходимо, чтобы сделать точный прогноз и проанализировать изменения.

---

<sup>17</sup> Аргументы и факты. 2009 -2014; Военное обозрение. 2012; Комсомольская правда. 2013-2016.

<sup>18</sup> Жэньмин Жибао 2000-2016.

**Структура работы.** Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и литературы, приложений.

## **Глава 1. Правовые и концептуальные основы экономического пояса «Нового Шёлкового пути»**

### **1.1 Формирование концепции экономического пояса «Нового Шёлкового пути»**

Великий шелковый путь - древняя трансконтинентальная торговая магистраль, который долгие века связывает Восток и Запад. Появление Шелкового пути относят ко II веку до н. э., когда китайский посланник Чжан Цянь отправился в государства Центральной Азии с целью путешествия и торговли. До II в. до н. э. путь из Европы в Азию заканчивался на западной границе Китая. Цивилизации Европы и Китая развивались в достаточной степени изолированно. На шёлковом пути китайские щёлк, фарфоры, чай и другие вещи перенесли во многие страны. Этот путь в качестве модели глобализации называется самым важным торговым путём в тогдашнее время<sup>19</sup>.

В настоящее время ключевые позиции в Евразии занимает Россия. Исторически образование России как геополитического центра Евразии способствовало стабилизации политической ситуации в этом обширном регионе. Россия всегда также была полем взаимодействия Европы и Азии. По прежнему актуально высказывание известного русского мыслителя И. А. Ильина: «Мировое хозяйство, и без того выведенное из равновесия утратой здорового производства России, увидит себя перед закреплением этого бесплодия на десятки лет»<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Великий шелковый путь [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://azialand.ru/velikij-shelkovyj-put/>

<sup>20</sup> Ильин И.А. Что сулит миру расчленение России: Избр. Статьи/И.А. Ильин. М.: Пересвет, 1992.

Стратегия «Один пояс – один путь» (так она называется теперь после конкретизации и разделения на две части «экономический пояс Шелкового пути» и «морской Шелковый путь XXI века») – это не только ассиметричный китайский ответ США в плане обеспечения безопасности путей доставки сырья и важный элемент в построении собственного мира, параллельного существующему. Также этот проект напрямую касается и геоэкономики. Китай использует ее с успехом для достижения собственных целей. КНР учла исторический опыт, когда с развитием кораблестроения древние транзитные пути, связывающие Европу и Азию пришли в упадок. Сегодня «Новый Шелковый путь» должен объединить обе стратегии.

Идея «Нового Шелкового пути» впервые появляется в речах Си Цзиньпина, который выступил с идеей возрождения и строительства Великого Шёлкового пути в 2013 году во время своего визита в Казахстан и лекции в местном университете. Т.н. «Масштабный проект» включает в себя сухопутный и морской маршруты. Начальный этап сухопутного маршрута - Сиань (провинция Шэньси). Он проходит через всю территорию КНР до Урумчи, через всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию и Турцию. Затем проходя через всю Восточную Европу, Италию, Австрию направляется в Германию и заканчивается в Роттердаме<sup>21</sup>.

Не менее масштабный проект морской путь, начинающийся в Цюаньчжоу (провинция Фуцзянь), захватывает все крупнейшие южнокитайские порты, проходит через Малаккский пролив и Куала-Лумпур. Он пересекает весь Индийский океан, достигая Калькутты

---

С. 14-23

21 Великий шелковый путь [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://azialand.ru/velikij-shelkovyj-put/>

(Индия), Коломбо (Шри-Ланка). Маршрут также пролегает через Мальдивские острова до Найроби (Кения). Далее морской путь пролегает по Красному морю через Джибути, через Суэцкий канал направляется в Афины (Греция), затем в Венецию (Италия) и пересекается с наземным Шелковым путем. Мы думаем, что концепция «Новый Шёлковый путь» имеет исторические, международные и комплексные особенности. В концепции Великого Шёлкового пути сохраняется исторический смысл. Можно считать «Новый Шёлковый путь» как наследия Шёлкового пути в древности<sup>22</sup>.

В последние годы возникла идея объединения морского и сухопутного пути. Подобное гипотетическое объединение осуществляется в рамках конвергенции «Экономического пояса» и «Морского Шелкового пути XXI века».

Данный масштабный проект получил название «Один пояс один путь». Концепция Нового Шелкового пути заключается в объединении 5 основных элементов: инфраструктурные пути; политическая воля; финансовые средства, торговля, объединения культур. На этом базисе начинает развиваться взаимовыгодное сотрудничество между странами, происходит активный обмен интеллектуальными достижениями и обмен в сфере экономике. Изначально планировалось осуществление проекта «Один пояс - один путь» по трем направлениям: от Китая через Центральную Азию, в Западную Азию и Европу, Китай - страны Юго-Восточной

---

22 Новый шёлковый путь: как КНР изменит экономическую карту мира [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://rusnext.ru/economy/1456861013>.

Азии - Южная Азия, Африка-Европа и весьма важный для России – Китай - Центральная Азия – Россия – Европа<sup>23</sup>.

Эта стратегия имеет широкую международную основу. Шелковый путь пройдет через 65 стран и ещё есть 29 радиальных стран – государств, граничащих с основными. Общая площадь основных стран составляет 5.39 млн. км кв., занимает 41.3 % в мире. Население этих стран составляет 4.669 млрд., что занимает 66,9 % от общей численности населения в мире. Если добавить радиальные страны, то общая площадь составит 53.6% в мире, с 77,5% мирового населения, ВВП приблизится к 65,0 % от мирового. Многие страны (или регионы) участвуют в этой стратегии, например: ЕС, Россия, Индия и т.д. (См. Табл. 1, Табл. 2). У них есть свои преимущества и интересы, поэтому существует возможность сотрудничать друг с другом. ЕС находится на постиндустриальной стадии – развития экономики, с определяющим значением науки и техники. Но для ЕС существует необходимость укреплять свое влияние в Азии, особенно в Центральной Азии и Кавказском регионе. В России существуют богатые ресурсы, хорошая производственная база, достаточный научно-технический потенциал. Но необходимо активизировать региональное сотрудничество, ускорить интеграционные процессы в Центральной и Восточной Азии, экономическое влияние страны в целом.

Стратегия Новый шёлковый путь является результатом долгосрочной коммуникации между Китаем и другими странами. И сегодняшняя политическая среда на международной арене стимулирует появление стратегии. Во-первых, представители США, Японии и

---

<sup>23</sup> Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция .режим доступа: <http://fb.ru/article/208819/novyiy-shelkovyiy-put-marshrut-shema-kontseptsiya>

десяти государств тихоокеанского побережья в Атланте, штат Джорджия, достигли итогового соглашения по договору о Транстихоокеанском партнерстве (Trans-Pacific Partnership, TPP) и США пытаются перевернуть мировую экономику и оттеснить Китай (и Россию) через договор ТТИР. В США и некоторых странах распространяется теория «Китайской угрозы» и поэтому многие страны не хотят, чтобы Китай развивался быстрыми темпами. Китай сделал немало усилий, чтобы Азия стала новым центром мира. В настоящее время экономика Китая становится все более глобализированной. И Китай будет продолжать свою основную государственную стратегию, которая направлена на открытость внешнему миру, и интеграцию в мировую экономику. Продвижение совместного строительства «Одного пояса и одного пути» связано с потребностью Китая в расширении и углублении открытости внешнему миру, а также с потребностью укрепления взаимовыгодного сотрудничества со странами как Европы, Азии, Африки и всего мира. Китай готов взять на себя большую ответственность, чтобы внести большой вклад в мир и развитие человечества.

Хронологически стратегия Нового Шёлкового пути делится на три этапа: 1. начальный этап (2015-2025) - интеграция экономик Китая, стран Центральной Азии и России. 2. расширенный этап (2025-2045) - интеграция экономик стран Европы и Азии. 3. Завершающий этап (2045-2065) - глобальная интеграция. Нам кажется, что «Новый Шёлковый путь» имеет большой потенциал и многие страны могли бы участвовать в этой стратегии. Стратегия экономического пояса Шелкового пути, направлена на развитие «пяти средств коммуникации», в том числе: интеграция в сфере инфраструктуры,

торговли, политики, валюты и «духа»<sup>24</sup>. Взаимодействие политики - фундамент для создания Шелкового пути экономического пояса. Каждое государство имеет различные условия и поэтому необходимо установить взаимовыгодные, удобные и эффективные меры политики, в том числе экономическая политика (например: упрощенная торговля и инвестиции, упорядоченный рынок, платформа обмена двустороннего и многостороннего сотрудничества) и дипломатическая политика. Построение единой транспортной инфраструктуры важнейшая база для создания экономического пояса Нового Шёлкового пути. В настоящее время Китай активно продвигает «высокоскоростную железнодорожную внешнюю политику». Большое внимание уделяется и авиасообщению. В частности, планируется построить большой международный аэропорт в одной из стран Центральной Азии. Торговля является средством для создания экономического пояса Шелкового пути. Каждому стороне необходимо стремиться к устранению торговых барьеров, снижению стоимости торговли и инвестиций, улучшению качества и темпов хозяйственного оборота. Создание единой валюты - инструмент для продвижения идеи Шелкового пути экономического пояса. Коммуникация духа - это цель и движущая сила этого строительства. В итоге, Концепция Нового Шелкового пути, состоящая в реализации этих планов с помощью пяти вышеназванных элементов в настоящее время уже приобретает реальные очертания.

В сфере развития инфраструктуры Китай готов работать с другими странами вместе, ускорить строительство железных дорог,

---

<sup>24</sup> Ши Чжан. Стратегия «Новый Шёлковый путь» в международном аренде/ Ши Чжан//Исследование России. 2015.№3. С:23-32

автомобильных дорог, трубопроводов и других объектов инфраструктуры.

Стратегия «Новый Шёлковый путь» имеет длительную предысторию, значительные перспективы и является средством экономического развития и торговли, обмена культур, информации и достижений человеческой цивилизации. «Новый Шёлковый путь» пройдет через Азию, Россию, Беларусь, Европу и будет иметь стратегическое значение. Китай возрождает эту идею, не только как исторический прецедент. Пекин стремится к построению сферы «сопроцветания» со всеми странами Евразии. На начальном этапе особое внимание будет уделено странам Центральной Азии.

## **1.2 Законодательная база и таможенное законодательство стран Нового Шелкового пути**

Страны по территории которых потенциально может пройти Новый Шелковый путь, имеет разные экономические базы. Кроме этого, весьма различаются законы о таможне. Они трудно совместимы для различных стран. Несовершенство законодательства в данном случае может быть чревато значительными трудностями. Для того, чтобы развивалось экономическое сотрудничество, нужно улучшить законодательную базу и таможенное законодательство в стране.

Таможенные тарифы – важный показатель развития экономики государства. Таможенное законодательство РФ - совокупность нормативных правовых актов. Таможенное законодательство РФ регулирует компетенцию государства в области таможенной политики, порядок перемещения товаров через границу, таможенные оформление

и контроль, а также работу таможенных органов<sup>25</sup>. В России существует развитая система таможенного права, действуют законодательные акты в этой области. В этом ряду можно отметить Конституцию; федеральные законы; нормативные акты Президента и Правительства РФ, министерств, государственных комитетов и других федеральных органов исполнительной власти<sup>26</sup>. Одним словом, Таможенное законодательство России определял норму таможенного дела и гарантии безопасности таможни.

Таможенная граница является ключевым понятием в таможенном законодательстве. Она определяет пределы таможенной территории и объект таможенно-правового регулирования – таможенные отношения. Фактически таможенная граница государства может как совпадать, так и не совпадать с его государственной границей. Юридически эти два понятия не совпадают. Территория РФ состоит из субъектов, а также включает в себя внутренние воды и воздушную территорию над ними. У Российской Федерации есть суверенные права на континентальный шельф, а также компетенция на исключительные экономические зоны РФ (ст. 67 Конституции)<sup>27</sup>. Государственной границей признается линия на поверхности, и проходящая по ней условная вертикальная линия, с включением в исключительную юрисдикцию земли и недр, суверенитет Российской Федерации в пространстве распространяется на все указанные категории (ст. 1 Закона РФ «О Государственной границе Российской

---

<sup>25</sup> Эволюция товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности на примере таможенной службы [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.studfiles.ru/preview/2872897/>.

<sup>26</sup> Таможенное законодательство РФ. [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.kadrovika.net/t.php>

<sup>27</sup> Конституция Российской Федерации. [Эл. ресурс] режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/)

Федерации» от 1 апреля 1993 года № 4730-1). Таможенная политика России включает много аспектов: интеграция хозяйства страны в мировую экономику; поддержка российского рынка и рынка стран Таможенного Союза; защита от возможного вмешательства иностранных государств и их союзов; расширение взаимодействия в сфере культуры и туризма с другими странами<sup>28</sup>.

К основным законам РФ в сфере таможенного законодательства можно отнести, Налоговый кодекс РФ, закон о таможенном регулировании РФ, Таможенный кодекс РФ, Закон о таможенном тарифе, Уголовный кодекс РФ и другие. Таможенный кодекс РФ является самым главным. Таможенный Кодекс выступает гарантом экономического суверенитета РФ, служит инструментом интеграции экономического пространства РФ в мировое хозяйство, защищает интересы отдельных граждан, юридических лиц и иных экономических субъектов<sup>29</sup>. В основе таможенного законодательства лежали тарифы на списки ввозимых и вывозимых товаров. Именно тарифы определяли размер пошлины. Это был важный инструмент в руках государства: повышая или понижая размер пошлины, оно могло строить определенные внешнеэкономические отношения с другими странами<sup>30</sup>. В российской таможенной практике выделяются ввозные и вывозные таможенные пошлины. В частности, ввозная пошлина в 2005 г. составила 21% таможенных платежей, перечисленных в федеральный

---

<sup>28</sup> Основные законы регулирования внешнеэкономической деятельности РФ [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://www.tamogkodeks.ru/>

<sup>29</sup> Таможенный кодекс российской федерации. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://suv11.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam\\_cod.html](http://suv11.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam_cod.html)

<sup>30</sup> *Стеценко, С.В.* Становление и развитие таможенного законодательства и его роль в государственно-правовом механизме обеспечения продовольственной безопасности России в XIX-XX вв./ С. В. Стеценко. – СПб: С.-Петербур. гуманитар. ун-т профсоюзов, 2006. – С. 26-32

бюджет<sup>31</sup>. Как указано в Распоряжении Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»<sup>32</sup>, совершенствование правоохранительной деятельности, усиление борьбы с преступлениями и административными правонарушениями в сфере таможенного дела направлены на повышение уровня экономической безопасности государства.

Внешняя торговля позволяет стране, получать те товары, которая она могла бы производить с большими издержками. Это, в свою очередь, в значительной степени определяет и направленность внешней политики. Временные выгоды должны согласовываться с долговременными трендами<sup>33</sup>.

Обратимся к рассмотрению таможенного законодательства КНР. Главным документом таможенного законодательства КНР является таможенный кодекс, принятый парламентом Китая и утвержденный председателем КНР 23.01,1987 г., вступил в силу 01.07.1987г. Таможенный кодекс включает в себе такие разделы как общие положения; ввоз и вывоз транспортных средств; ввоз и вывоз багажа, вещей; таможенные пошлины и т.д. Таможенный кодекс призван обеспечить суверенитет, экономические интересы государства, способствовать экономике, торговле, научному развитию, культурному и технологическому обмену. В нем определены функции таможенных органов, ответственность за осуществление надзора и контроля над

---

<sup>31</sup> *Тесленко Д.В.* Бюджетообразующая роль современной таможенной системы России/Д.В. Тесленко. М.: РАН Институт экономики, 2006.- С: 19-30

<sup>32</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»// Собрание законодательства РФ. 2013. № 2. С. 109-115

<sup>33</sup> *Дволайцкий, Ш. М.* Политика внешней торговли/Ш.М. Дволайцкий. М.: Издательство Наргомторга СССР, 1927. - С:14-23

всеми ввозимых на территорию Китая товарами<sup>34</sup>. Кроме таможенного кодекса, можно отметить Положение КНР «Об импортно-экспортном тарифе», опубликованное Госсоветом 7 марта 1985 г. и в дальнейшем дополненные и опубликованные Госсоветом 12 сентября 1987 г. По Закону Китая о таможене статья 17, получатель импортных/отправитель экспортных товаров и собственник прибывающих/убывающих предметов должен в обязательном порядке платить таможенные пошлины<sup>35</sup>. Ставки импортных пошлин и изменения в политике таможи публикуются ежегодно совместно Государственным комитетом по экономике и торговле и Главным таможенным управлением в «Положениях об импортных и экспортных таможенных пошлинах». Согласно статье 6, импортные пошлины состоят из двух различных ставок - общей ставки и льготной ставки. Общая ставка применяется при импорте товаров из стран или регионов, которые не заключили соглашений с Китайской Народной Республикой, содержащих положения о взаимности в отношении таможенных пошлин. Льготная ставка применяется при импорте товаров из стран или регионов, которые заключили такие торговые соглашения с КНР. Согласно статье 8, ставками импортных и экспортных пошлин на товары являются ставки, действующие на дату оформления импортной или экспортной декларации грузоотправителем, грузополучателем или их уполномоченными агентам<sup>36</sup>. Для того, чтобы расширить двухстороннее

---

34 Печерица. В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации. / В.Ф.Печерица .Таможенная политика России на дальнем Востоке №3(40)2007, С:103-113

35 Закон Китая о таможене [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://law.uglc.ru/custom.htm/5> Принят 22 февраля 1987 года на 19-й сессии Постоянного комитета ВСНП 6-го созыва. Обнародован Указом N 51 Председателя КНР от 22 января 1987 года. Вступил в действие с 1-го июля 1987 года.

36 Положения КНР об импортно-экспортном тарифе. Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_6ab2f970-a3f6-49b2-ab46-45b8a76bae6b.html](http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_6ab2f970-a3f6-49b2-ab46-45b8a76bae6b.html)

20Проект регулирование таможенной пошлины 2016. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.ccpit.org/Contents/Channel\\_3430/2015/1211/512096/content\\_512096.htm](http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3430/2015/1211/512096/content_512096.htm)

сотрудничество и ускорять строительство зоны свободной торговли, с 1-ого января 2016 «проект регулирования таможенной пошлины 2016» вошел в силу<sup>37</sup>. В проекте определено сокращение импортных пошлин, особенно для бытового товара. По мере развития экономики Китай более стремится сотрудничать с другими странами и добиваться взаимовыгодных успехов.

Структура таможенных органов КНР подразделяется на три уровня:

1-й уровень – главный руководящий орган таможенной службы КНР – Главное таможенное управление (ГТУ), которое формируется Государственным Советом. Основной задачей ГТУ является общее управление таможенными учреждениями на всей территории КНР;

2-й уровень – зональные таможенные управления;

3-й уровень – таможни и таможенные посты (внутренние и внешние, морские и воздушные). В Китае работает 132 таможни и более 200 таможенных постов.

Основной принцип отношений в таможенных органах – единоначалие и субординация<sup>38</sup>. Таможенные органы тоже играют важную роль в таможенном деле. Роль таможенных органов в обеспечении безопасности растет из года в год, что обусловлено складывающейся геополитической ситуацией, возникающими экономическими и политическими проблемами как внутри государства,

---

<sup>38</sup> Печерица. В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации/В.Ф. Печерица//таможенная политика России на Дальнем Востоке № 3(40)/2007.С:103-113

так и на международном уровне и, как следствие, появлением новых угроз и рисков<sup>39</sup>.

Что касается таможенных отношений между КНР и РФ, то необходимо упомянуть, что основой таможенного взаимодействия России и Китая стала подписанная 18 декабря 1992 г. «Совместная декларация об основах взаимоотношений между РФ и КНР». 3 сентября 1994 г. Между правительством РФ и правительством КНР было подписано Соглашение «О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах»<sup>40</sup>. Впоследствии отдельные направления сотрудничества конкретизировались на межведомственном уровне. Так, 27 марта 2007 г. был подписан протокол между ФТС России и ГТУ КНР «Об организации экспериментального обмена информацией во взаимной торговле». В российско-китайских торгово-экономических взаимоотношениях сохраняется дисбаланс. Во-первых, около 80% российского экспорта в Китай составляют сырьевые товары, лес и продукция химической промышленности. Китай же в основном экспортирует товары с высокой добавленной стоимостью. Во-вторых, имеет место большая зависимость от экономики КНР. Китай - основной торговый партнер России на Востоке и один из центральных партнёров в целом. Россия занимает 9-е место в списке десяти основных торговых партнеров КНР (в 2011 г. - 10 место). В-третьих, сохраняются высокие тарифные ограничения во взаимной торговле (такого рода меры в основном применяет Российская Федерация), хотя со вступлением

---

<sup>39</sup> Воронов, А.М., Шайдуко, Н.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства/ А.М Воронов, Н.В Шайдуко,. // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск.дун-та МВД России. - 2012.№ 1. С. 242-247.

<sup>40</sup> Стогов Д.В. Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая/ Д.В. Стогов//Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. №3 (44) С. 42-50

России в ВТО есть все основания полагать, что данная проблема будет в скором времени решена<sup>41</sup>. Очевидно, что в рамках стратегии «Нового Шелкового пути» Россия и Китай будут сотрудничать больше и глубже. Ведь в последние годы темпы экономического роста не высоки и для двух стран срочно нужно взаимовыгодное сотрудничество. Кроме этого, США делала санкцию против России, это тоже препятствие для развития экономики в стране.

Рассмотрим, законодательную базу и таможенное законодательство в Казахстане. Главными законом таможенного законодательства Казахстана является таможенный закон «О таможенном тарифе в пошлине», «Об образовании Таможенного комитета Республик Казахстан». Закон «о таможенном тарифе в пошлине» определил сферой его применения единую таможенную территорию Республики Казахстан. Таможенное законодательство Республик Казахстан основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из: 1) настоящего кодекса, 2) нормативных правовых актов, принят которых предусмотрено настоящим кодексам. Если международным договорам, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в настоящем Кодексе, то применяются правила международного договора<sup>42</sup>.

**6)** В системе правоохранительных органов, осуществляющих защиту экономического суверенитета Республики Казахстан важное место

---

<sup>41</sup> Торгово-экономические отношения Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Министерство образования и науки РФ .ФГБОУ ВО «Тверской государственный университет» Филологический факультет .Направление «Международные отношения».

<sup>42</sup> Кодекс Республик Казахстан о таможенном деле. (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.12.2016 г.) [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062)

занимают таможенные органы, которые призваны стать одними из самых эффективных инструментов политики экономической модернизации страны<sup>43</sup>. Система таможенных органов Республики Казахстан состоит из:

- 1) уполномоченного органа в сфере таможенного дела, территориальных и специализированных органов<sup>44</sup>.

В периоде становления и развития таможенной сферы её компоненты, включая таможенную политику, инструментарий таможенного дела и таможенные органы, которые находились в подчиненном Министерству финансов положении, не могли решать весь спектр возлагаемых задач. Участники правоотношений в таможенной сфере находились, по сути, в изолированном положении и не могли повлиять на таможенное регулирование<sup>45</sup>. Что касается торгового отношения между Россией и Казахстаном, то необходимо упомянуть то, что в странах Таможенного союза, к которому относятся Россия и Казахстан, с 1 июля 2010 года действует единое таможенное пространство, а нормы пересылки в МПО товаров для личного пользования регламентируются «Соглашением о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза»<sup>46</sup>. Кроме того, Таможенное законодательство предусматривает такой вид таможенных льгот, как освобождение от таможенного досмотра товаров ряда казахстанских и российских лиц. Список лиц, личных багаж которых

---

<sup>43</sup> Мухаметалин С.Н. Правоохранительные органы Республики Казахстан. Алматы. 2011. С:41

<sup>44</sup> Кодекс Республики Казахстан от 30.06.2010 N 296.IV ЗРК."О таможенном деле в Республике Казахстан" [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062)

<sup>45</sup> Алибеков С.Т. Таможенное право Республики Казахстан.— Алматы: Нур-пресс, 2006.- С.16

<sup>46</sup> Таможенные пошлины. [Эл. ресурс]. Режим доступа:<http://postagemaker.com/help/4-customs>

свободен от досмотра, различен в РК и РФ, в п. 3 статьи 471 ТК РК дополнительно указаны Премьер-министр, Госсекретарь РК, Руководитель Администрации Президент РК, Генеральный Прокурор РК, Председатель Национального Банка РК, члены Правительства РК. Отсутствуют в данном перечне только судьи<sup>47</sup>.

Если рассмотреть перспективы экономического сотрудничества между Казахстаном и Китаем, можно обратиться к следующим цифрам. Товарооборот Казахстана с Китаем в 2014 г. составил 25 млрд долл. С государствами — членами Европейского Союза товарооборот Казахстана в 2014 г. составил 53,07 млрд долл. (44,4% всего внешнего товарооборота РК), с Россией — 28 млрд долл. Это более 70% товарооборота Казахстана с зарубежными странами. Структура внешней торговли стран Центральной Азии выглядит следующим образом: Китай — 29,6%; ЕС — 26,4%, Россия — 18,3%. Другие страны СНГ — 10%. На остальные государства мира приходится 15,7%. При этом товарооборот Казахстана с Китаем в 2012 г. составил 61% от общего товарооборота стран Центральной Азии с Китаем (45,94 млрд долл. в 2012 г.)<sup>48</sup>. Все показано в таблице 3. В 2016 году товарооборот России с Таджикистаном составил 687 887 579 долл. США, уменьшившись на 15,57% (126 833 421 долл. США) по сравнению с 2015 годом. Экспорт России в Таджикистан в 2016 году составил 661 481 941 долл. США, уменьшившись на 13,25% (101 067 050 долл. США) по сравнению с 2015 годом. Импорт России из Таджикистана в 2016 году составил 26 405 638 долл. США, уменьшившись на 49,39%

---

<sup>47</sup> Нургалиева К.Т., Мензюк Г.А. Анализ таможенного законодательства Республики Казахстан о вопросах предоставления льгот. Вестник КАСУ №3-2007 С:140-145

<sup>48</sup> Султанов Б.К. Экономический коридор Шелкового пути в условиях современных геополитических реалий. Б.К.Султанов Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы. Сборник статей. Алматы 2015. С:19-31

(25 766 371 долл. США) по сравнению с 2015 годом<sup>49</sup>. Очевидно, что России является самым большим партнером для Казахстана. И обе страны участвовали в Евроазиатском союзе, который тесно связывает Белоруссию, Казахстан и Россию в экономике. Россия и Казахстан в наши дни стремятся к тесной интеграции своих экономик, выступают за рост товарооборота и улучшение отношений между обоими народами. Важнейшим компонентом этого взаимодействия должна стать международная торговля<sup>50</sup>.

Для примера таможенного законодательства европейских стран, рассмотрим законы о таможенном обороте в ФРГ. Основой законодательства Германии, регулирующего порядок осуществления таможенной политики, являются:

- Таможенный Кодекс (от 12.10.1992);
- Постановление об исполнении Таможенного Кодекса (июль, 1993);
- Постановление об осуществлении таможенной деятельности (март, 1983);
- Единый Таможенный тариф Европейского Сообщества;
- Закон о таможенном управлении<sup>51</sup>.

Таможенная служба Германии представляет собой трехуровневую систему: 1-й уровень – Федеральное министерство финансов.

Это высший орган, координирующий деятельность таможенных ведомств Германии. 2-й, средний, уровень составляют: 1) 5 Главных

---

<sup>49</sup> Торговля между Россией и Таджикистаном в 2016 г. 28 февраля 2017 г. Подготовлен сайтом Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России [Эл. Ресурс]. Режим доступа: <http://провэд.рф/analytics/research/40407-vneshnyaya-topgovlyu-rossii-v-2016-godu-tsifry-i-fakty.html>.

<sup>50</sup> Курбонов С.А, торгово-экономические отношения России и Таджикистана в период рыночных преобразований(анализ) /С.А.Курбонов //Сервис в России и за рубежом №3 (18). 2010.С: 69-80.

<sup>51</sup> Законодательство Германии в таможенной сфере. [Эл. ресурс].Режим доступа:[http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307\\_0.htm](http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307_0.htm)

финансовых дирекций – это органы, координирующие деятельность местных таможенных ведомств и обеспечивающие их связь с Министерством финансов. б) Оперативно-розыскное ведомство; г) Федеральное управление торговлей спиртными напитками. На 3-м структурном уровне находятся 43 таможни вместе с 288 таможенными постами и 28 таможенными комиссариатами, а также 8 оперативных таможен с филиалами<sup>52</sup>. Таможенные органы отвечают главным образом, за осуществление контроля за международной торговлей Сообщества, тем самым, способствуя справедливой и открытой торговле, реализации внешних аспектов внутреннего рынка, общей торговой политики и других общих политик Сообщества, направленных на поддержку торговли, и в целом обеспечению безопасности цепи поставок<sup>53</sup>.

Необходимо упомянуть то, что Германия является членом европейского союза, при отправлении из стран участников союза посылки не облагаются каким-либо налогами и пошлинами. От 0 до 17%. Некоторые товары не подлежат обложению таможенными пошлинами (например, книги). Таможенный тариф выступает основным инструментом регулирования таможенной политики Германии. ЕС, который основан на Гармонизированной системе описания и кодирования товаров. Таможенное урегулирование в Германии основано на национальных возможностях регулирования вопросов, связанных с импортом и экспортом товаров. Регулированию подвергается только импорт товаров из третьих государств. В рамках

---

<sup>52</sup> Владимир Ляховский. Таможенная служба Германии в интегрированной системе таможенных служб Евросоюза/Владимир Ляховский //Міжнародне супрацоўніцтва і вопыт. 2010№6.С:118

<sup>53</sup> Таможенный Кодекс Европейского Сообщества Регламент Совета № 450/2008.статья 3.[Эл.ресурс]. Режим доступа: <http://www.ippro.ru/tamozhennyj-kodeks-evropejskogo-soobshchestva-reglament-soveta-2913-92/>

ЕС всякие таможенные пошлины отсутствуют<sup>54</sup>. Кроме того, Таможенный кодекс Европейского союза вступил в силу в октябре 2013 года. С 1-го мая 2016 года начинается его применение на всей таможенной территории ЕС стремится с помощью таможенного законодательства защитить свой внутренний рынок. Для европейских стран приоритет продолжает оставаться национальный рынок, однако общеевропейское единство продолжает базироваться, в том числе и на единой тарифной и таможенной политике. Среди специалистов бытует мнение, что ЕС по сей день представляет из себя протекционистский блок. Некоторые правила Сообщества, действительно, иногда входят в противоречие с принципами ВТО, однако имеют наднациональный характер. Некоторые экспортеры и импортеры прямо заявляют, что европейцы используют нетарифные ограничения, которые влияют на качество и характер торговли с третьими странами<sup>55</sup>.

Разумная таможенная политика стимулирует развитие внутреннего рынка Германии. Приоритетными остаются таможенные отношения с другими странами.

В целом, можно сказать, что экономическое сообщество пояса Шелкового пути формируется уже в течение многих лет, но региональное экономическое сотрудничество не так заметно в современном смысле международного права и влияние его не так сильно. Развивается сотрудничество стран в сфере политики и безопасности, но редко в экономике (в том числе инвестициях и торговле). В Евразийском Союзе сотрудничество тесное, но эту

---

<sup>54</sup> Ляховский В. Таможенная служба Германии в интегрированной системе таможенных служб Евросоюза/Владимир Ляховский //Міжнародне супрацоўніцтва і вопыт. 2010№6.С:118

<sup>55</sup> Голубева А. М. Анализ и прогнозирование внешнеторгового оборота ЕС-12. Москва, Российская федерация Российский университет дружбы народов. Экономический факультет. 3 курс

организацию создали только в 2015 году и влияние ее не так сильное. Кроме региональной организации ещё существует некоторое двустороннее экономическое сотрудничество. Двустороннее экономическое сотрудничество касается многих сфер, в том числе торговли, инвестиций, технологий, банковского дела, энергетики, логистики, мер против уклонения от уплаты налогов и другие.

\*\*\*.

Делая выводы, можно сказать, что в торговом деле разных стран существует много особенностей, в том числе таможенное законодательство и торговая обстановка. Стратегия «Новый Шёлковый путь» имеет исторические корни, но в современности приобретает исключительно важное значение. Новые инфраструктурные пути могут способствовать сближению всех стран Евразии, существенно способствовать экономическому росту и росту благосостояния населения всех «основных» и «радиальных стран». Особое значение эти проекты имеют для стран Центральной Азии и России. Разные правила и таможенные органы, существенно затрудняют сотрудничество стран и вызывают непонимание. Необходимо знать больше о таможенном законодательстве потенциальных стран-участников «Нового Шёлкового пути» и улучшать торговую обстановку, чтобы углубить сотрудничество и достигнуть взаимовыгодных успехов.

## **Глава 2. Инфраструктурные и экономические составляющие концепции «Нового Шёлкового пути»**

### **2.1 Сравнение транспортных путей: мнение экспертов**

Китайская инициатива проекта «Новый Шелковый путь», которая нашла свое отражение в подходе «Один пояс – один путь», относится к торговым маршрутам, пролегающим по суше из Китая через Среднюю Азию, Иран, Ирак и Турцию (через Босфор) в Северо-Западную Европу. Данный подход амбициознее «Нового евразийского континентального моста», который изначально предполагал строительство сети железнодорожных путей от прибрежного города Ляньюньган через Китай в Казахстан и Иран и далее по туннелю под Мраморным морем в Турцию с целью обеспечения бесперебойного железнодорожного сообщения между Китаем и Европой. Новый евразийский континентальный мост должен был стать дополнением к Транссибирской магистрали, которая уже обеспечивает регулярную доставку грузов между Китаем, Центральной Россией и Европой. Данный же проект также включает в себя и морской участок, проходящий из Китая через Индийский океан<sup>56</sup>. Из вышесказанного «Новый шелковый путь» можно рассматривать как вторую по значимости после Транссиба сухопутную магистраль. Существует масштабное предположение, что этот путь станет самой протяженной магистралью в мире. Он пройдет от важного порта Ляньюньган до

---

<sup>56</sup> Али Ресул Усул. Евразийские транспортные коридоры – новый путь сотрудничества: геополитические или экономические преимущества/ Али Ресул Усул.// Сб. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С:19-26.

России и далее в Европу. Его протяженность от Ляньюньгана до Роттердама составит 10900 км., Экономическая зона, которая будет сформирована охватит собой 39% мировых экономических ресурсов и 30 стран, на территории которых проживает сейчас около 3 млрд. чел.<sup>57</sup>. Ляньюньган является восточным плацдармом нового евразийского континентального моста, находится на месте пересечения сухопутного и морского Шелкового пути, с одной стороны соединяет Японию, Южную Корею, с другой - Центральную Азию и Европу и является морским порталом «Экономического пояса Шелкового пути», открытым для Востока и Запада<sup>58</sup>. На этой базе продвигается широкое сотрудничество между странами, заинтересованными в более тесной кооперации и углублению взаимодействия по всем направлениям. Существует 3 основных возможных маршрута: «Китай-Центральная Азия-Россия-Европа» «Восточная Азия-Центральная Азия-Западная Азия». «Китай-Тихоокеанский регион-Южная Азия-Африка-Европа».

Важнейшей задачей проекта является развитие инфраструктуры (железные дороги, порты, мосты), это приведет к значительному росту внутриевразийской торговли, в хозяйственный оборот будут включены пустующие территории Центральной Азии, также как и государств Ближнего Востока, АТР, Индии, их тоже достигнет Новый шелковый путь» (по крайней мере, в его морском варианте). Пока работа над проектом носит подготовительный характер и осуществляется в политическом, информационном и организационном аспектах. В частности, проект Азиатско-Европейской железной дороги

---

<sup>57</sup> Романов М.Т., Романова И.М.. Евразийские трансконтинентальные экономические оси и их опорные узлы. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://oaji.net/articles/2015/245-1437557135.pdf>

<sup>58</sup> Первая реальная платформа «Экономического пояса Шелкового пути» – база международных перевозок между Китаем и Казахстаном в Ляньюньгане. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/20/content\\_32724502\\_2.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/20/content_32724502_2.htm)

является проектом прагматического и взаимовыгодного сотрудничества в рамках Экономического Шелкового пути. Частью проекта «New Silk road» (Нового Шелкового пути) является проект транспортного коридора "TRASECA" (Европа-Кавказ-Азия) и входящий в него проект мультимодальных перевозок «Шелковый ветер». С помощью этих инструментов американцы пытаются развернуть Центральную Азию и Южный Кавказ в сторону Европы и США. И тем самым потеснить Россию и Китай, отвоевать у них не только рынок Центральной Азии, но и политически изолировать их от Центральной Азии путем превращения государств этого региона в американских сателлитов<sup>59</sup>. Здесь следует вкратце остановиться на программе TACIS, а также а проекте TRASECA (инфраструктурный поток Европа-Кавказ-Азия). Он был задуман еще в 1993 г. Тогда эту программу уже стали называть «Великий Шёлковый путь». TRASECA так и не принес стране каких-то новых противоречий<sup>60</sup>. В настоящее время TRASECA является весомым вкладом в возрождение одного из известнейших исторических маршрутов Великого Шелкового пути. Сегодня международный транспортный коридор TRASECA официально признан ведущими международными организациями одним из естественных транзитных мостов, соединяющих Европу с Азией, т.н. возрожденный Шелковый Путь. Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), и также пересекает Турцию. Далее маршрут следует через Черное море к портам Поти и Батуми в Грузии, затем задействует транспортную

---

<sup>59</sup> Бережных В. . Место России на Великом Шелковом пути. Журнал «Россия и Китай» издается в рамках проекта «Евразийское иллюстрированное обозрение». [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.ruchina.org/china-article/china/340.html>

<sup>60</sup> Читаев Ш. В. Геополитический потенциал северо-кавказского региона. Диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. Москва 2009.

сеть стран Южного Кавказа а также Исламской Республики Иран, используя наземное сообщение с этим регионом из Турции. Из Азербайджана посредством каспийских паромных переправ (Баку – Туркменбаши, Баку – Актау) маршрут ТРАСЕКА выходит на железнодорожные сети государств Центральной Азии Туркменистана и Казахстана, транспортные сети которых связаны с направлениями в Узбекистане, Кыргызстане, Таджикистане и достигают границ с Китаем и Афганистаном, тогда как с Ираном страны Центральная Азия имеет как сухопутное, так и морское сообщение<sup>61</sup>. Шелковый ветер Проект транспортировки грузов между Европой и Китаем через Украину, Турцию, Грузию, Азербайджан и Казахстан ("Шелковый ветер") наделал много шума в конце 2015 - начале 2016 года<sup>62</sup>. Развитие транспортного проекта «Шелковый Ветер» - создания высокоскоростного контейнерного поезда, который позволит осуществлять перевозку грузов из Китая в южную Европу по наиболее короткому маршруту – все еще способно вдохновить народы и принести большую выгоду огромному региону<sup>63</sup>.

В наземной части «Нового Шелкового пути» предполагается строительство трех железнодорожных коридоров, северный из которых будет проходить через территорию России, а центральный и южный — через территорию Центральной и Средней Азии (в том числе через Казахстан, входящий вместе с Россией в Евразийский экономический союз

---

<sup>61</sup> Великий Шелковый Путь в 21-м веке. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.traseca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke>

<sup>62</sup> Проект «Шелковый ветер» провалился с позором. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://politrussia.com/ekonomika/velikiy-shelkovyy-pozor-764/>

<sup>63</sup> Поезд «Шелковый Ветер» следующая станция – будущее. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-azerbaijan/SilkWind\\_RU.pdf](http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-azerbaijan/SilkWind_RU.pdf)

). Впоследствии железнодорожные коридоры будут дополнены автомобильными.

Высокоскоростная дорога Москва – Пекин. Скоростная железная дорога Москва-Пекин - проект весьма приоритетный и многообещающий, но это не мешает аналитикам относиться к нему скептически. Они говорят о том, что сроки запуска ВСМ в разрезе 2018–2020 годов являются нереальными. По словам Алексея Безбородова, занимающего пост генерального директора агентства InfraNews, в ближайшее десятилетие проект также запустить не получится. Основой для такого отношения стало официальное заявление представителя РЖД о том, что на данный момент конкретного плана действий по строительству ВСМ пока не существует. Есть только высокая вероятность того, что дорога Москва–Казань в перспективе будет продлена до Екатеринбурга и далее<sup>64</sup>. Этот проект является движущая сила в торгово-экономическом сотрудничестве России и Китая. Время от Пекина до Москвы будет сокращаться сильно после завершения проекта( с недели до 33 часов).

Трансконтинентальная автомагистраль Китай – Западная Европа. На 2013 год запланировано открытие сверхсовременной автотрассы протяженностью более 8000 километров, что позволит автомобилистам Западной Европы значительно сократить время на преодоление маршрута до Западного Китая. Протяженность автомагистрали во временном интервале составит 10 дней, что значительно быстрее по сравнению с ныне существующими объездными маршрутами. План строительства трансконтинентальной магистрали включает в себя

---

<sup>64</sup> Скоростная железная дорога Москва-Пекин: строительство, схема, проект и расположение на карте. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://fb.ru/article/190285/skorostnaya-jeleznaya-doroga-moskva-pekin-stroitelstvo-shema-proekt-i-raspolojenie-na-karte>

появление и развитие современных дорог от Санкт-Петербурга до Алма-Аты, а далее до границы Казахстана и Китая. Стоимость данного проекта составит более \$5,5 млрд и это только на территории Казахстана. Финансируют данное мероприятие сразу же несколько банков реконструкции и развития, такие как: Международный, Европейский, Азиатский и Исламский. А также многие иностранные инвесторы заинтересованы в наиболее качественном и быстром завершении данного проекта<sup>65</sup>.

Железнодорожный коридор Чунцин – Синьцзян– Европа. Этот большой международный железнодорожный коридор, связывающий внутренние районы Китая со странами Европы. Начинается он в Чунцине, а затем проходит через Сиань, Ланьчжоу и Урумчи, простираясь дальше на восток через Северо-Синьцзянскую железную дорогу, доходит до пограничного пункта пропуска в Алашанькоу, проходя далее через на территорию Казахстана, России, Белоруссии, Польши, заканчивая в немецком Дуйсбурге. Общая протяженность пути составляет 11179 км <sup>66</sup> . Новый маршрут принципиально изменит всю логистическую схему, которая существовала на огромном евразийском пространстве до настоящего времени. Эта схема, которая использовала так называемые «смешанные перевозки» (железная дорога плюс водные пути плюс морские пути плюс автомобильные трассы) морально устарела и уже не соответствовала требованиям времени. Прямая артерия Чунцин –

---

<sup>65</sup> Трансконтинентальная трасса "Западная Европа - Западный Китай. [Эл. ресурс].. Режим доступа: <http://www.montem.ru/transkontinentalnaya-trassa-zapadnaya-evropa-zapadnyj-kitaj.html>

<sup>66</sup> Железная дорога Чунцин-Синьцзян-Европа превратит экономический пояс Шелкового пути из невидимого в видимый. [Эл. ресурс].. Режим доступа: <http://www.stanradar.com/news/full/8415-zheleznaja-doroga-chuntsin-sintszjan-evropa-prevratit-ekonomicheskij-pojas-shelkovogo-puti-iz-nevidimogo-v-vidimyj.html>

Синьцзян – Европа даст возможность существенно сократить расходы на доставку товаров и обеспечит экономию во всех отношениях<sup>67</sup>.

Железнодорожная магистраль Пекин – Лондон. Прокладывание альтернативных маршрутов в рамках проекта Новый Шёлковый путь – процесс постоянный. Китай, как и европейские страны, ищет возможности для удешевления и упрощения условий транспортировки грузов, а также пассажироперевозок. Транспортный коридор Пекин-Лондон постоянно меняет свою конфигурацию. При этом каждая из стран, перевозящих грузы или предоставляющих свою территорию для транзита, ищет свою выгоду. На данный момент в пределах проекта Новый Шёлковый путь сформировались и формируются такие транспортные оси:

1. Баку – Тбилиси – Карс – Стамбул (железнодорожное сообщение).

2. Туркмения – Афганистан – Пакистан – Индия (трубопроводный транспорт).

Первый вариант Баку – Тбилиси – Карс – Стамбул основывается на использовании Транскаспийского маршрута (ТМТМ). Товары по этому маршруту могут доставляться как через территорию Туркмении, так и через территорию Казахстана. После перевалки груза в порту Баку грузы по железной дороге можно доставить к портам Чёрного моря или же напрямую в Европу через турецкие Карс, Стамбул и Эдирне. К концу этого года будет запущено сообщение по ветке Тбилиси-Карс,

---

<sup>67</sup> Встреча с участниками автопробега Чуньцин-Синьцзян-Европа. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://raspp.ru/past\\_events/vstrecha\\_s\\_uchastnikami\\_avtoprobega\\_chun\\_cin-sin\\_czyan-evropa/](http://raspp.ru/past_events/vstrecha_s_uchastnikami_avtoprobega_chun_cin-sin_czyan-evropa/)

что позволит использовать эту транспортную ось как для контейнерной перевозки, так и для перевозки пассажиров<sup>68</sup>.

Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Железнодорожная магистраль «Китай — Киргизия — Узбекистан» это проектируемая магистраль, призванная соединить китайские железные дороги с Узбекистаном и далее через Афганистан, выйти с одной стороны на Иран и Ближний Восток, с другой присоединится к упоминавшемуся ранее проекту железнодорожной магистрали Турции с выходом на европейскую сеть железных дорог<sup>69</sup>. Кыргызстан заинтересован в строительстве железной дороги «Китай–Киргизия–Узбекистан». По словам президента А. Атамбаева, она остро необходима республике. «Дорога не только свяжет север и юг, и тогда Кыргызстан станет единым, но и принесет транзитную прибыль», – считает Атамбаев. Цель проекта – соединить Узбекистан и Китай через кыргызстанскую территорию. Сейчас все узбекские и таджикские грузы по железной дороге идут транзитом через Казахстан (железные дороги Казахстана АО НК «Казахстан темиржолы»), который имеет два действующих стыка с Китаем – Достык – Алашанькоу и Коргас Хоргос. Таким образом, Китай уже имеет выход в Казахстан с двумя переходами<sup>70</sup>.

Железная дорога Китай – Кыргызстан – Таджикистан–Афганистан – Иран. Маршрут прохождения железнодорожных линий:

---

<sup>68</sup> Транспортный коридор Пекин-Лондон. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://cargox.ru/publications/Economy/Chinese-road-to-London-is-via-the-Caspian-Sea/>

<sup>69</sup> Каукенов А.С.. Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве. Транспортные коридоры Евразии: новые пути . Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С: 93-103

<sup>70</sup> Лапенко М. В.. Проект строит ельств а железной дороги Китай – Узбекистан и транспортная система Кыргызстана. Изв. Сарат. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2014. Т. 14, вып. 2.С:94-99.

(Китай) Кашгар-Иркештам (Кыргызстан) Иркештам – Сари Таш – Карамык (Таджикистан) Карамык – Вахдат – Курган-Тюбе – Калхазабад – Нижний Пяндж (Афганистан) Шерхан Бандар город Кундуз – Хулм –Мазари Шариф – Шибирган – Маймана – Бодгис – Герат- Чойсурх(Иран)- Хоф- Сангон<sup>71</sup>. По словам координатора объединенной евразийской экспертной сети *Jeen* Натальи Харитоновой, и Китай, и Иран готовы принимать участие как в той, так и в другой схеме. Кыргызстан, таким образом, получил возможность рассматривать свое участие сразу в двух проектах строительства железных дорог между ними. Однако киргизский министр транспорта и коммуникаций К. Султанов 15 июня заявил, что республика, скорее всего, не поддержит строительство железной дороги Иран – Афганистан - Таджикистан – Кыргызстан – Китай. Это заявление обеспокоило Душанбе. Новый транспортный коридор позволил бы Душанбе сократить риски. “Ведь уже не первый год возникают трудности с прохождением таджикских поездов через территорию Узбекистана”, – отмечает эксперт центра стратегических исследований при президенте страны В. Ниятбеков. По его словам, в мае на встрече министров транспорта Таджикистана, Афганистана и Ирана было заявлено об окончательном сроке сдачи ТЭО таджикского участка железной дороги в октябре 2012 года<sup>72</sup>. Создание нового маршрута Китай - Европа и повышение транзитного потенциала стран участвующих на проекте.

---

<sup>71</sup> Перспективные маршруты между родных грузовых перевозок. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp5->

<sup>72</sup> Железная дорога из КНР в Иран: киргизский министр напугал таджикского. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://hayasanews.com/1341504427/>

## Железная дорога Китай – Казахстан– Туркменистан – Иран.

Общая протяженность маршрута Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран составляет около 10 тысяч километров, а время в пути — около двух недель, что в среднем в два раза быстрее, чем морским путем, на который уходит 25-30 суток<sup>73</sup>. Новая железная дорога Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран считается сегодня самым дешевым и кратчайшим путем доставки грузов из Китая на рынки стран Персидского залива. Тому свидетельствует запуск в начале февраля сего года первого пробного грузового поезда из китайского г.Иу в Иран, который проехал около 10 тыс. км через территорию Казахстана и Туркменистана в течение двух недель до г.Тегеран, тем самым доказав техническую и логистическую готовность новой железной дороги к регулярным перевозкам грузов, а в перспективе и к пассажирским потокам<sup>74</sup>.

Первый маршрутный контейнерный поезд под маркой «China Railway Express» (Китайский железнодорожный экспресс) сообщением Китай - Европа прибыл в Польшу. 8 июня поезд отправился со станции в Чэнду, центр китайской провинции Сычуань, затем проследовав через территории Казахстана, России и Беларуси спустя 12 дней прибыл в Варшаву 20 июня 2016 года, где была организована торжественная церемония с участием Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина, Президента Республики Польша А. Дуды, глав ряда министерств и железнодорожных администраций обеих стран.

---

<sup>73</sup> Железная дорога Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран стала кратчайшим путем доставки грузов из Китая в страны Персидского залива. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.stanradar.com/news/full/23625-zheleznaja-doroga-kitaj-kazahstan-turkmenistan-iran-stala-kratchajshim-putem-dostavki-gruzov-iz-kitaja-v-strany-persidsk.html>

<sup>74</sup> В Пекине презентовали железную дорогу «Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран» (ФОТО). [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto\\_a2896923](http://www.inform.kz/ru/v-pekine-prezentovali-zheleznuyu-dorogu-kitay-kazahstan-turkmenistan-iran-foto_a2896923)

Церемония была организована в рамках официального визита главы Китайской Народной Республики в Республику Польша. Поезда из Китая до Европы следуют в течение от 12 до 15 дней, в то время как корабли в Европу – от 35 до почти 50 дней, не говоря уже о времени, необходимом для доставки товаров и из портов. Воздушный транспорт почти на 70% дороже, поэтому существует растущий интерес к транспортировке грузов по железной дороге. В настоящее время отправляется около 20 регулярных поездов в и из Китая каждую неделю<sup>75</sup>.

В целом успешная реализация транспортной стратегии Китая на постсоветском пространстве будет иметь результаты геополитического масштаба на всем Евразийском континенте. Развитие новых маршрутов внесет существенные коррективы в экономическую структуру региона и всего континента. Это, с одной стороны, создаст новую систему экономических взаимоотношений между Азией и Европой, в которой Евразийский регион может занять ключевое значение трансконтинентального моста. А с другой – в силу нового экономического базиса возможно изменение регионального равновесия, что может вызвать усиление конкуренции между глобальными державами за влияние на регион<sup>76</sup>.

В следующих абзацах хотим показать транспортные условия Казахстана, России и Монголии. Расположение Казахстана в центре континента определяет его потенциально важную роль в сети

---

<sup>75</sup> Первый поезд под маркой «China Railway Express» прибыл в Польшу. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://osjd.org/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5040&layer\\_id=5544&refererLayerId=5541&id=64&print=1](http://osjd.org/news/public/ru?STRUCTURE_ID=5040&layer_id=5544&refererLayerId=5541&id=64&print=1)

<sup>76</sup> Каукенов. А.С. Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве/А.С. Каукенов //Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С: 93-103

транспортных коридоров между Европой и Азией. По территории страны проходит пять международных транспортных направлений: три коридора трансазиатской железной дороги, ТРАСЕКА и Север–Юг. Новый импульс проекту ТРАСЕКА может придать активное использование возможностей турецкой транспортной системы после открытия железнодорожного сообщения на маршруте Баку — Тбилиси — Карс, который обеспечит бесперебойный доступ к европейским сетям. Строительство тоннеля под Босфором позволило создать единый железнодорожный коридор, который в перспективе может сделать возможной доставку грузов по этому маршруту из Азии в Европу<sup>77</sup>.

Важнейшим направлением транзитных перевозок от ЮГА России к центру можно считать маршрут Бусловский – СПб – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Самара – Волгоград – Астрахань протяженностью 2513 км. РЖД усиленно готовится к тому, чтобы принимать все больший грузопоток в этом направлении. Еще в 2004 г. РЖД за счет собственных средств связала небольшой порт Оля на Каспийском море с основными ветками железных дорог, сделав его международным. По этому пути уже переправляются грузы в Иран морским путем, что экономит огромные средства на транспортировке товаров. По сравнению с морским путем через Суэцкий канал этот путь обладает огромным преимуществом в 2 раза сокращая время в пути. При этом существенно уменьшается и стоимость, например, в несколько раз снизились бы издержки транспортировок из Германии в Индию и обратно<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Каратаева К. Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров/К. Е. Каратаева //Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С:218-237

<sup>78</sup> Международный транспортный коридор "Север-Юг".[Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE\\_ID%3D5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130)

В древности, племена и народы, проживавшие на территории Центральной Азии были активно втянуты в международную торговлю по Шёлковому пути, теперь для современных государств вновь наступает время посредничества и возможностей. Некогда путь от Юго-Восточных окраин Китая до Средиземноморского побережья составлял порядка 6,5 тыс. км. . Этот путь был славен огромной для древности пропускной возможностью, также он был источником информации различных культур друг о друге. Современный Казахстан стремиться к укреплению своего значения как транзитной страны. Казахстан в наши дни тесно связан инфраструктурными путями не только с Россией и ближайшими соседями по Центрально-Азиатскому региону, но и с Китаем, а также странами ЕС, Ближнего Востока.<sup>79</sup>. Примечательно, что именно себя Казахстан называет естественным мостом между Европой и Азией. Так, президент страны Н. Назарбаев в отношении роли РК в транзитных грузопотоках неоднократно отмечал, что «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией». Основными преимуществами Казахстана власти этой страны называют выгодное географическое положение, наличие потенциала роста грузопотоков, прямой доступ к рынкам стран ЕАЭС и благоприятный инвестиционный климат. Выгодное расположение Казахстана и возможности по развитию транзитных перевозок учитываются в долгосрочных национальных планах развития экономики. Так, в 2012 г. президент РК Н. Назарбаев объявил о начале проекта "Новый

---

<sup>79</sup> Транспортная система Казахстана. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.kazportal.kz/transportnaya-sistema-kazahstana/>

Шёлковый Путь". Реализация программы основывается на внедрении т. н. принципа "5С": скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Для этого были поставлены к исполнению следующие задачи: увеличить объём транзитных грузов с 16 млн т до 36 млн т, то есть привлечь на национальные маршруты до 8 % грузопотока между Китаем и Европой. При этом прибыль от транзитных перевозок должна возрасти к 2020 г. с 1 млрд до 3 млрд дол<sup>80</sup>. Трансказахстанская магистраль - Стратегическое местоположение и экономический потенциал Казахстана в контексте евро-азиатских транспортных соединений нашли подтверждение в недавнем решении правительства и Казахских железных дорог о строительстве магистрали протяженностью 3 083 км, которая станет одним из ключевых элементов проекта создания панъевразийской железной дороги, соединяющей Китай с Западной Европой. Эта магистраль пройдет на запад от Достыка, расположенного на восточной границе Казахстана с Китаем, до Актау на Каспийском море, а затем повернет на юг в Туркменистан.

2 апреля 2015 года министр иностранных дел КНР Ван И предложил построить китайско-монголо-российский экономический коридор, объединяющий существующие в трех странах концепции транспортных мегапроектов. По словам Вана И, «построение экономического коридора означает соединение китайской идеи построения экономического пояса Шелкового пути “один пояс — один путь”, монгольской идеи “степного пути” и продвигаемой Россией идеи создания «трансевразийского коридора». Целями создания

---

80 Каратаева К. Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров/К. Е. Каратаева //Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С:218-237

Экономического коридора являются обеспечение условий для развития и расширения трёхстороннего сотрудничества между Китайской Народной Республикой, Монголией и Российской Федерацией, путём реализации совместных проектов, нацеленных на увеличение торгового оборота, обеспечение конкурентоспособности продукции, облегчение трансграничных перевозок, развитие инфраструктуры. Перспективой Экономического коридора является создание и укрепление пространства совместного взаимовыгодного экономического развития, реализующего потенциал и преимущества каждой из Сторон, способствующего их процветанию и укреплению совместной конкурентоспособности на мировом рынке<sup>81</sup>.

У России есть два варианта поведения – развивать исключительно свои альтернативные маршруты транспортировки (Транссибирскую железнодорожную магистраль, а в случае глобального потепления и Северный морской путь) или создать интегрированную сухопутную сеть путем соединения возможностей Транссибирской магистрали и Шелкового пути. Первый вариант поведения отвечает логике геополитической конфронтации, причем практически со всеми нашими соседями, включая КНР и постсоветские страны, второй путь отвечает предложенному мной принципу коллективного интереса стран Центральной Евразии в конкуренции с Южным морским путем<sup>82</sup>.

В мае 2015 года стало известно, что Китай готов инвестировать до 300 млрд рублей в строительство высокоскоростной железнодорожной маги

---

<sup>81</sup> Программа создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf>

<sup>82</sup> Казанцев. А.А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий. /А.А. Казанцев //Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция. С:5-12

страли (ВСМ) Москва-

Казань (первая в РФ полноценная выделенная ВСМ длиной 770 км должна сократить время пути между Москвой и Казанью с 11,5 до 3,5 часов). Дорога, как предполагается, будет строиться с привлечением китайских технологий и на кредиты китайских банков, хотя основными поставщиками материалов и подвижного состава должны стать российские компании<sup>83</sup>. В частности, проект Азиатско-Европейской железной дороги является проектом прагматического и взаимовыгодного сотрудничества в рамках Экономического пояса Шелкового пути. Россия проявляет серьезную заинтересованность в железнодорожном проекте. Так, российский ученый, замдиректора Института Дальнего Востока РАН А.В. Островский отметил, что «одно из ответвлений Шелкового пути должно проходить 9Транспортные коридоры: больше геополитики или экономики?из Китая до Москвы через территорию Казахстана, затем дальше пойдет в Минск и Санкт-Петербург. По идее, путь проходит через другие российские города, такие как Оренбург и Казань. Если исходить из общих интересов, Россия, безусловно, заинтересована в этом проекте, поскольку новое полотно значительно повысит объемы грузопассажирских перевозок российских городов.Замминистра транспорта России А.Н. Недосеков, выступая на международном форуме «Строительство транспортного коридора Европа – Западный Китай», отметил, что «трансконтинентальный транспортный проект направлен на возрождение Шелкового пути», что «новая дорога сыграет большую роль в международных проектах среди членов – участников ШОС. Россия намеревается выделить на

---

<sup>83</sup> Бондаревич А. Инфраструктурные рубежи Китая. //Инженерная защита, выпуск №8(май-июнь2015)

осуществление проекта до 80 млрд рублей»<sup>84</sup>. Эксперты указывают на то, что основные маршруты проекта «Новый шелковый путь» должны пройти южнее территории России, а их прохождение по территории стран Средней Азии, ранее входивших в СССР, приведет к усилению экономических связей этих стран с Китаем, а следовательно, и к усилению их политической зависимости от КНР, что грозит ослаблением роли России в этом регионе. Впрочем, подобные заявления делались в основном до того, как Китай объявил о том, что собирается развивать маршрут через Монголию и Россию в числе прочих. Замминистра транспорта России А.Н. Недосеков, выступая на международном форуме «Строительство транспортного коридора Европа – Западный Китай», отметил, что «трансконтинентальный транспортный проект направлен на возрождение Шелкового пути», что «новая дорога сыграет большую роль в международных проектах среди членов– участников ШОС. Россия намеревается выделить на осуществление проекта до 80 млрд рублей». В то же время А.В. Островский считает, что в рамках проекта Россия сможет привлечь огромные инвестиции, от которых выиграют секторы и отрасли экономики и мир станет свидетелем того процветания, которое имело место в истории в результате строительства Транссиба и Восточно-Китайской железной дороги. Российские города Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск и др. смогут извлечь выгоду от реализации проекта. Будет совершенствоваться инфраструктура в этих городах, серьезное развитие получат такие отрасли, как финансы, логистика, оптовая торговля, промышленное производство, даже образование и

---

<sup>84</sup> Экономический пояс Великого Шелкового пути– вместе построим светлое будущее. Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция. С:5-12г. Астана, 20 апреля 2015 года

здравоохранение и т.д. Таким образом, будет создана предпосылка для формирования зоны свободной торговли городов по маршруту проекта<sup>85</sup>.

В настоящее время Центральной Азии обладает большим транспортно-транзитным потенциалом. Страны Центральной Азии участвуют в ряде транспортных проектов. В частности, проект железнодорожное сообщение Ташкент-Алматы-Тал-дыкурган-Дружба-Ала-шанькоу –Урумчи и далее к китайским портам (Ляньюньган-Циндао-Шанхай). Еще один проект-Андижан-Ош-Арпа-То-ругарт Кашгар (Узбекистан-Кргизстан-Китай). Этот транспортный коридор является собой исторически сложившийся маршрут по автомобильной дороге<sup>86</sup>.

Пока все эти аргументы свидетельствуют лишь о том, что в понимании китайских экспертов концепция формирования ЭПШП – всего лишь более красивая упаковка непринятой Россией и странами Центральной Азии концепции «создания зоны свободной торговли на пространстве ШОС», а главной ее сутью является создание наиболее благоприятных условий для продвижения китайских товаров, услуг и капиталов в государства Центральной Азии, Россию, государства Ближнего и Среднего Востока, а также в Европу.

В последние годы основные усилия китайской дипломатии были посвящены стыковки стратегического развития стран Большой Евразии с суперпроектом «Экономический пояс Шёлкового пути» («Один пояс,

---

<sup>85</sup> Сунь Ли. Экономический пояс Великого Шелкового пути– вместе построим светлое будущее. Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С:5-12

<sup>86</sup> Абдурахманова С. Е. Современные транспортные магистрали Великого шелкового пути в Евразии. Young scientist. №3. February 2016

один путь»). Всего более 70 стран и международных организаций выразили готовность сотрудничать в реализации проекта, а более 30 государств подписали соглашение о сотрудничестве с Китаем, в том числе:

- Китай и Великобритания: «Один пояс, один путь» + «Экономический центр на севере Англии».
- Китай и Германия: «Сделано в Китае 2025» + «Немецкая промышленность 4.0».
- Китай и Греция: транспортно-логистический центр в порту Пирей, инвестиционная программа, судостроительный проект и др.
- Китай и Центрально-Восточная Европа, многочисленные инвестиционные проекты в формате «16+1».
- Китай и Россия: «Экономический пояс Шелкового пути» + Евразийский экономический союз, скоростная магистраль Москва – Пекин, газопровод «Сила Сибири» и другие проекты<sup>87</sup>.
- Китай и Казахстан: «Экономический пояс Шелкового пути» + «Светлый путь».
- Китай и Монголия: «Шелковый путь» + «Степной путь»<sup>88</sup>.
- Китай и Южная Корея: стратегия развития совместных четырех проектов.
- Китай и Вьетнам: «Один пояс, один путь» + «Два коридора, одно кольцо»

---

<sup>87</sup> Министерство внешней торговли КНР. [Эл. Ресурс] Режим доступа: <http://www.mofcom.gov.cn/>

<sup>88</sup> Жэньминь жибао. 2016. 23 апр.

- Китай и Индонезия: совместный проект высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг.
- Китай и Лаос, Китай и Таиланд: совместное железнодорожное строительство.
- Китай и Пакистан: транспортные и другие проекты, включая порт Гвадар вблизи входа в Персидский залив (Арабское море).

Эпохальным событием стал государственный визит в октябре 2015 года председателя КНР Си Цзиньпина в Великобританию, открывший, как пишет главная коммунистическая газета «Жэньминь Жибао», «золотую эру» китайско-британских отношений. Китайский лидер отметил, что 2016 год стал первым годом «золотой эпохи». Особенно восторженно это событие приветствовалось деловой (финансовой) элитой Сянгана (Гонконга), тесно связанной с расположенной в Лондон-Сити столице мировой финансовой империи<sup>89</sup>.

Резюмируя, можно отметить, что на фоне Великого Шелкового пути действуют транспортные пути, например: Железная дорога Китай – Казахстан– Туркменистан – Иран, Железная дорога Китай – Кыргызстан – Таджикистан–Афганистан – Иран, Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан, Железнодорожная магистраль Пекин – Лондон, Железнодорожный коридор Чунцин – Синьцзян– Европа., Трансконтинентальная автомагистраль Китай – Западная Европа и другие. Это совпадает с идеалом инфраструктурной единицы. При развитии транспортном магистрали коммуникация между товарами и людьми будет улучшить.

---

<sup>89</sup> Дергачев В. Шёлковый путь Большой Евразии. Китайский суперпроект века. [Эл. ресурс]. режим доступа: [http://dergachev.ru/geop\\_events/010516-01.html#.WML706OGjIU](http://dergachev.ru/geop_events/010516-01.html#.WML706OGjIU)

## 2.2 Структура торговли между Китаем и ЕС

Современная модель экономического развития Китая является результатом осмысления многолетнего опыта политики реформ и открытости, а также — комплексной оценки внутренних и внешних факторов развития. Новые подходы предусматривают максимальное использование сравнительных преимуществ Китая в разрешении проблем, возникших на нынешнем этапе модернизации страны. Они учитывают изменение геополитической ситуации вокруг Китая, вызовы и новые возможности, которые возникли в результате углубления экономической глобализации, а также изменений в международном положении Китая, связанных с ростом его экономической мощи и политического влияния в мире<sup>90</sup>.

Важным событием для Китая является вступление в ВТО. После вступления в ВТО импортная и экспортная торговля развивалась с быстрыми темпами. **Китай** вступил в ВТО в декабре 2001 г., а это означает, что показатели внешней торговли за этот год оказались за пределами воздействия вступления в ВТО. Особый интерес в анализе внешней торговли Китая представляют изменения в товарной структуре экспорта и импорта, произошедшие после вступления ее в ВТО, а также в связи с воздействием экономического кризиса<sup>91</sup>. В целом ключевые моменты, из которых состоит пакет документов о вступлении Китая в ВТО, сводятся к следующему:

---

<sup>90</sup> Dorian J., Wigdortz B. & Gladney D. Central Asia and Xinjiang, China: Emerging energy, economic and ethnic relations// Central Asian Survey. 1997. № 4. P. 461

<sup>91</sup> Понкратова, Л. А. Внешняя торговля Китая: особенности динамики и оценка структурных сдвигов//Л. А. Понкратова /Внешнеэкономическая деятельность. 2 (95) – 2011. С:44-53

## Снижение тарифов

Тарифы на промышленную продукцию, имеющие важнейшее значение для американских компаний, должны быть снижены с 25 до 7 процентов.

Тарифы на сельскохозяйственную продукцию, имеющие важнейшее значение для американских фермеров, должны быть снижены с 31 до 14 процентов.

Масштабное открытие целого ряда секторов в сфере услуг, в том числе таких важных для США секторов, как банковские услуги, страхование, телекоммуникации и профессиональные услуги.

Масштабные реформы в вопросах прозрачности, уведомления о готовящихся законодательных мерах и их разъяснения, единообразного применения законов и судебного надзора помогут действующим в Китае иностранным компаниям в преодолении барьеров<sup>92</sup>.

В 2008 году во всем мире произошел катастрофический кризис. Экономический кризис внес свои коррективы и в товарную структуру импорта Китая. В 2009 г. общий объем импорта сократился по сравнению с 2008 г. на 11,2 %, сократились и другие товарные группы за исключением черных и цветных металлов и изделий из них.

Различия в динамике сокращения товарных групп в импорте привели к увеличению в 2009 г. доли машин, оборудования и транспортных средств до 47,6 % (в 2008г. — 46,3 %) и снижению доли минеральных продуктов до 19,5 %. Процесс восстановления импорта начался в августе 2009 г., когда темпы прироста импорта стали опережать темпы прироста экспорта, что привело в марте 2010 г.

---

<sup>92</sup> Вступление Китая в ВТО. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://mirznanii.com/a/258079/vstuplenie-kitaya-v-vto>

(впервые за последние годы) к формированию отрицательного сальдо торгового баланса<sup>93</sup>.

В 2014 г. влияние внешних факторов на общие темпы и направления развития китайской экономики уменьшалось. Влияние внутренних факторов возрастало. Определяющую роль играла новая экономическая модель развития страны с целью преодоления противоречия между высокими темпами экономического роста и стабильностью. Высокие темпы необходимы для поддержания социальной стабильности и повышения благосостояния жителей Китая.

Китайское руководство идет на стимулирование внешнеэкономической экспансии. В настоящее время более 7000 товаров не облагаются таможенными пошлинами. - интенсифицировались переговоры о создании зоны свободной торговли с Южной Кореей. Китай стремится «обойти» Японию в динамике экономического сотрудничества с региональными соседями. Китай не прекращает усилий по созданию трехсторонней зоны свободной торговли Китай - Япония - Южная Корея<sup>94</sup>.

Главной задачей Пекина в 2015 году будет переход на новую модель экономического развития, в основе которого лежат не многомиллиардные инвестиции, а рост внутреннего рынка и потребления самих китайцев. В прошлом году доля в ВВП потребления уже выросла по сравнению с 2013 годом на 3% до 51,2%<sup>95</sup>.

---

<sup>93</sup> Внешнеторговый оборот Китая в январе—июне 2010г. //Хайгуаньтунци. 2010. № 5.

<sup>94</sup> Ши Чжан. Стратегия «Новый Шёлковый путь» в международном аренде/ Ши Чжан//Исследование России. 2015.№3. С:23-32.

<sup>95</sup> Китайский рынок в современности [Эл. ресурс]. Режим доступа:<http://rus63.com/upload/china-market.pdf>

Процесс развития западноевропейской экономической интеграции можно разделить на 4 этапа. 1 этап (1948-1966) зона свободной торговли. В поисках повышения эффективности национального производства 6 стран Западной Европы (ФРГ, Франция, Бельгия, Италия, Нидерланды и Люксембург) решили объединиться. 2 этап (1968-1986) таможенный союз. Вошел в историю ЕЭС в основном как застойный период. Замедлились интеграционные процессы. ЕС стало уступать по темпам роста экономике США и Японии. 3 этап (1987-1992) общий рынок. Этот период характеризуется новыми импульсами в развитии интеграции, принятие Единого европейского акта (ЕЕА), который отображает стремление стран-членов продвигаться к цели политического альянса Сообщества и предусматривает не только высокую степень их экономического, валютно-финансового сотрудничества, но и согласование внешней политики, включая обеспечение безопасности. 4 этап (сер. 90х – нач. XXI в). усиление экономической и политической интеграции, создание валютного рынка. В соответствии с Маастрихтским договором (февраль 1992) ЕЭС трансформировалось с 1 января 1994 в Европейский союз (ЕС), включающую 15 государств. Страны подошли к оформлению экономического, валютного и политического союзов. 5 этап) Современный этап развития ЕС. На сегодня Европейский Союз представляет собой сформировавшуюся региональную структуру, в которой есть как органы управления, так и органы, выполняющие надзорные функции<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> Этапы формирования и развития Европейского Союза (ЕС). [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://huyarim.ru/konomist/2013-12-19/tapy-formirovaniya-i-razvitiya-evropeyskogo-soyuza-es/>

Итоги социально-экономического развития Китая в 2015 г. были подведены на 4-й сессии ВСНП 12-го созыва в марте 2016 г. В докладе Премьера Госсовета Ли Кэцзяна «О работе правительства в 2015 г.» отмечалось, что «достигнутые в 2015 г. успехи достались нелегко, в сложных условиях международной обстановки, когда глобальная экономика продемонстрировала самые низкие темпы роста за последние шесть лет, а мировая торговля отметилась нисходящими трендами и падением цен на основные виды товарной продукции». Опубликованные по итогам 2015 г. Главным статистическим управлением (ГСУ) КНР базовые макроэкономические показатели показали, что наметившаяся в 2014 г. тенденция к замедлению динамики экономического развития Китая стала более заметной. По итогам года темпы роста ВВП Китая снизились до 6,9% (наихудший показатель за последние 25 лет), уменьшившись по сравнению с 2014 г. на 0,4 п.п. Поквартальная динамика изменений выглядела следующим образом: первый квартал - 7,0%, второй -7,0%, третий - 6,9%, четвертый - 6,8%<sup>97</sup>.

Доля Европейского союза в мировом импорте превышает долю в экспорте на 1,23% и составляет 17,41%. Основной группой импортируемых товаров является промышленные товары – 60,6%. В основном продукция ЕС импортируется из Китая, США, Российской Федерации, Норвегии и Швейцарии (страны указаны в порядке убывания долей). Основными экспортируемыми товарами

---

<sup>97</sup> Экономика и внешняя торговля КНР. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [https://docviewer.yandex.ru/view/0/?\\*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybcI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxlljoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmcmlFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE0OTUwNTE3MTE4NzZ9&page=3&lang=ru](https://docviewer.yandex.ru/view/0/?*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybcI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxlljoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmcmlFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE0OTUwNTE3MTE4NzZ9&page=3&lang=ru)

Европейского Союза является также промышленные товары, но их доля в общем экспорте составляет 81,3% (Приложение №3). В основном экспорт направлен в США, Швейцарию, Китай, Российскую Федерацию, и Турцию (страны указаны в порядке убывания долей). Но стоит отметить, что основным импортером товаров ЕС все же является США, доля этой страны составляет 18%, что превышает остальные страны в среднем на 10%. Доля Европейского Союза в мировом экспорте услуг составляет 26,06%, из которых 62,5% приходится на коммерческие услуги, 22,9 на транспортные услуги, 14,6% на туризм и путешествия (Приложение №2). Что касается импорта услуг, то доля его составляет 23,55%. В основном ЕС импортирует коммерческие услуги (57%)<sup>98</sup>.

Традиционными партнерами ЕС вне группировки можно считать такие страны, как США, Китай, Швейцария, Россия, Норвегия, Япония и Турция.

Согласно официальным статистическим данным Евростата, в 2013 г. в общей стоимости товарного вывоза Евросоюза в третьи страны приходилось: на США. – 16,6%; Швейцарию – 9,8%; Китай – 8,5%; Россию – 6,9%; Турцию – 4,5%; Японию – 3,1%; Норвегию – 2,9%; на прочие государства – 47,7%.<sup>99</sup>

В сфере импортных приобретений ЕС в третьих странах долевое участие основных поставщиков товаров распределялось следующим образом: Китай – 16,6%; Россия – 12,3%; США – 11,6%; Швейцария – 5,6%; Норвегия – 5,4%; Япония – 3,4% и Турция – 3,0%<sup>2</sup>.

---

<sup>98</sup> Gill, B., Oresman M. China's New Journey to the West. China's Emergence in Central Asia and Implications for U.S. Interests: Strategic Studies Institute Report. New York: U.S. Army War College, 2003. P. 115.

<sup>99</sup> Статистическая служба Европейского Союза [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://ec.europa.eu/eurostat/home>

Однако во внешнеторговых контактах Евросоюза с третьими странами за «санкционные» 2014–2015 гг. произошли довольно заметные сдвиги<sup>3</sup>.

В результате к 2016 г. по совокупной стоимости товарооборота с ЕС лидировали США – 708,9 млрд долл., Китай – 565,9 млрд долл., Швейцария – 290,0 млрд долл., Россия – 202,2 млрд долл., Турция – 142,7 млрд долл., Япония – 137,3 млрд долл., Норвегия – 131,3 млрд долл. США<sup>100</sup>.

Если говорить о европейских странах за пределами ЕС, то усиление с Евросоюзом хозяйственных контактов почти всегда стимулирует сближение этих государств с ним, причем в самых разных сферах, в том числе далеких от торговых или инвестиционных связей. В случае многих стран (от Великобритании до Болгарии) в итоге это закончилось их присоединением к европейскому интеграционному проекту. В странах, остающихся за пределами ЕС, экономические контакты также часто оказываются локомотивом политической интеграции. Достаточно вспомнить Россию, где в конце прошлого десятилетия именно российско-западноевропейская корпоративная интеграция обеспечивала сохранение позитивного тренда в диалоге с ЕС на фоне обострения политической полемики (особенно после вооруженного конфликта с Грузией в 2008 г.)<sup>101</sup>.

В последние годы ЕС развивается с трудом. В 2014 году появлялся кризис в Украине, тогда США и ЕС вместе сделали санкцию против России. После этого отношения ЕС и РФ достигли "точки замерзания". В 2015 году гражданская война в Ираке и Сирии

---

<sup>100</sup> Гладков И.С.. Внешняя торговля ЕС: Тренды в санкционный период. Власть. № 9. С:32-39

<sup>101</sup> А.В. Кузнецов. Перспективы отношений ЕС и Китая. Опубликовано в : Китай и глобализация / Отв. ред. В.Б. Амиров и В.В. Михеев. - М.: ИМЭМО РАН, 2012. С. 55-66

обострялась и Европе предстоит вопрос беженцев. Кроме этого многие страны в Европе происходили террористические акты, в том числе Париж, Брюссель. Великобритания является одной из важных стран в ЕС и её ВВП занимает первое место в мире. После выхода Великобритании из ЕС влияние Европейского союза снижалось. Нам кажется, выход Великобритании из ЕС есть большой удар для ЕС. И для ЕС необходимо развивать с открытым и прагматическим отношениями<sup>102</sup>.

Что касается влияния на отношение между Китаем и Европа. Мы думаем, что двусторонние отношения не будет измениться резко. В последние годы Китай и Европа оба показали сильную готовность к сотрудничеству и уже достигли много успехов в сфере экономики. В 2015 году объем двусторонней торговли достигли 564,8 млрд юаней, хотя появлялась тенденция глобальной экономики к понижению. Существуют многие позитивные факторы для развития отношений. Стратегия Великого шёлкового пути добавила новую жизненную энергию для двусторонних отношений. Страны Западной Европы стремились развивать свою собственную стратегию и связывать свою стратегию с "Великий шёлковый путь". 17 стран в Европе подали заявление, чтобы стать основателей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Очевидно, сильная готовность ЕС сотрудничать с КНР не будет измениться после выхода Великобритании из ЕС.

Возможно, предполагаемый выход Великобритании из ЕС спровоцирует дестабилизацию экономики страны и ослабит роль Великобритании. Она занимает очень важное место на

---

<sup>102</sup> Мирзаев Р. Б. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. – С.179

международной арене, так как, имеет статус постоянного члена Совета Безопасности ООН и состоит в ряде специализированных учреждений системы ООН, является одним из ведущих членов ЕС. Выход из ЕС, несомненно, окажет отрицательное влияние на Великобританию. Многие китайские предприятия хотят войти в рынок Великобритании не только потому, что он имеет большой потенциал, но и потому, что видят Великобританию «окном в Европу». Теперь же положение Великобритании в качестве «посредника» упало, и отношение китайских предприятий к Великобритании скорее всего претерпит изменения<sup>103</sup>.

Но с другой страны, в 2015 году состоялся визит председателя КНР Си Цзиньпина в Великобританию. Он показал, что «золотой век» сотрудничества для двух стран еще может начаться. Это необратимая тенденция - китайско-британские политические отношения становятся все лучше и лучше. Разделение Великобритании и Европы может содействовать сотрудничеству двух стран ввиду экономических интересов. Китай - важный мировой развивающийся рынок, зависимость Великобритании от китайского рынка будет увеличиваться. Великобритания, в случае окончательного выхода, будет иметь большую автономию в сфере торговли и инвестиции в Китай. Возможно, после выхода Великобритании из ЕС отношение между КНР и Великобританией будут развиваться дальше, хотя возникнут и многие новые проблемы<sup>104</sup>.

Необходимо обратить внимание на торговое состояние товара между Китаем и ЕС.

---

<sup>103</sup> Комсомольская правда. 2016. 17 июн.

<sup>104</sup> Цинь Лин, Выход Великобритании из ЕС - причина, влияние и ожидание. [текст] /Цинь Лин//Изучение о международном вопросе.-2016. -№4. - С.24-36

.С 2005 г. Торговля Китая в ЕС всегда в состоянии активного баланса. Активный баланс в 2015 году достигли 70.203 млрд долларов и до 2015 г уже до самой высокой точки 146.978 млрд. В течении 10 лет почти увеличивался в 2 раза. Объем экспорта в ЕС в 2005 является 147.53 млрд, в 2008 составляет 292.958 млрд. Под влиянием экономического кризиса объем экспорта в 2009 составляет 236.346 млрд, по сравнению с прошлым годом он демонстрирует спад. Постепенно торговля Китая с ЕС развивается. В 2013 году активный баланс достиг до 118.214. С 2015 г. активный баланс увеличивался с каждым годом. В общем, степень роста активного баланса возрастала медленнее, чем в 2008 г. Такая тенденция будет постоянно существовать и в будущем<sup>105</sup>.

По данным Таможенного управления КНР, торговый оборот КНР и ЕС составляет 565.761 млрд, по сравнению с 2014 упал в 8.07%. Экспорт КНР в ЕС составляет 146.978 млрд, увеличивал в 16.11%. Китая является третьем партнерством о торговле и первым месторождением импорта<sup>106</sup>. Основные продукции экспорта КНР в ЕС являются игрушки и металлические детали. Основа импорта КНР из ЕС являются электромеханические продукции, транспортные оборудовании, точные инструменты и другие.

Можно отсавиться на кратких выводах. Во-первых, ускорение торговли в мире возрастал медленнее, торговля между КНР и ЕС

---

<sup>105</sup> Султанов Б.К. Экономический коридор Шелкого пути в условиях современных геополитических реалий/ Б.К.Султанов // Сборник статей. Алматы. 2015.С.23.

<sup>106</sup> Экономика и внешняя торговля КНР. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [https://docviewer.yandex.ru/view/0/?\\*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybcI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxlljoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmcFtZSI6dHJ1ZSwidHMiojE0OTUwNTE3MTA4NzZ9&page=3&lang=ru](https://docviewer.yandex.ru/view/0/?*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybcI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxlljoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmcFtZSI6dHJ1ZSwidHMiojE0OTUwNTE3MTA4NzZ9&page=3&lang=ru)

развивалась стабильно. Хотя встретились экономический кризис, но ЕС ещё является первым торговым партнером, первым экспортным рынком и вторым импортным рынком для Китая. Во-вторых, структура торговли КНР и ЕС дополнительна в какой-то степени. Преимущество экспорт КНР в ЕС очевидно, например, экспорт электромеханических изделий постоянно занимает 45% объема примерно, затем текстильное сырьё и текстильные изделия занимают примерно 14% объема, другие изделия занимают не более 10% объема. Кроме того, электромеханические изделия занимают первое место импорт КНР в ЕС, затем транспортные средства. По мере развития новейшей техники и высоких технологий, структура торговли КНР и ЕС улучшается<sup>107</sup>.

2). Тенденция развития торговли КНР и ЕС в современном мире. По мере развития КНР и других экономических единиц в сфере торговли, технологии и инвестиции, международная экономическая обстановка резко изменилась. 2016 год является первым годом тринадцатого пятилетнего плана и ключевым периодом перемещения экономики. Ситуации страны и за рубежом такие: Экономика мира развивается медленно, обстоятельство международной торговли ухудшается, правила торговли и инвестиции изменяются; краткосрочный риск в экономике появляется, преимущество традиции внешнеторгового предприятия ослабляет и все принес вызов и давление. И после выхода Великобритании из ЕС ситуация становится более неопределенной. Из вышесказанного легко понять, что отношение между КНР и ЕС становится ближе, так как общий интерес двух сторон высок. Связь в

---

<sup>107</sup> Гладков И.С. Внешняя торговля ЕС: Тренды в санкционный период. Власть. № 9. С:32-39

экономике между КНР и ЕС будет теснее и пространство сотрудничества будет расширяться.

Обе стороны стремятся совершенствовать стратегию внешней торговли и бороться за взаимную выгоду. Для Китая необходимо регулировать стратегию внешней торговли, продвигать двустороннюю открытость, строить многослойную систему коммуникации, чтобы содействовать развитию внешней торговли.

Также и ЕС и КНР нацелены на увеличение конкурентоспособности продукции экспорта. Осуществление и обновление систем и обстоятельств, а также правил международной торговли. Важная задача - углубление сотрудничества торговли и экономики КНР и ЕС, расширять сферу сотрудничества, продвижение и маркетизация, интернационализация юаня<sup>108</sup>.

Резюмируя можно сказать, что современная модель экономического развития Китая является результатом осмысления многолетнего опыта политики реформ. И Китай всегда являлся важным партнером для Европы. Особенно после выхода Великобритании из ЕС, торговое отношение между КНР и Европой могут интенсифицироваться.

### **2.3 «Китайская угроза»: экономические реалии и аргументация**

В настоящее время одной из проблем современных международных отношений становится резко отрицательное

---

<sup>108</sup> Понкратова, Л. А. Внешняя торговля Китая: особенности динамики и оценка структурных сдвигов//Л. А. Понкратова /Внешнеэкономическая деятельность. 2 (95) – 2011. С:49-50.

отношение ряда западноевропейских партнеров к возросшей экономической мощи Китая<sup>109</sup>.

Тем временем КНР продолжает наращивать влияние в экономиках постсоветской Средней Азии. И если партнеры вроде Казахстана могут задать сотрудничеству с Пекином определенные рамки, то другие страны фактически лишены этой возможности<sup>110</sup>.

Что касается экономической экспансии, то сейчас одним из приоритетных направлений для Китая является Африка. Так, китайский нефтяной концерн «China National Oil and Gas Exploration and Development Corporation» в настоящее время реализует более 20 проектов в девяти странах Восточной Африки. Китайская компания «China National Offshore Oil Corporation» контролирует порядка 28 % территории (акватории) Кении, где ведутся поисковые геологические исследования; там же развернута деятельность еще одной компании – «China Petroleum Pipeline Engineering Corporation», специализирующийся на инфраструктуре транспортировки нефти. Очевидно, что в настоящее время Россия является далеко не единственной (и пока не главной) целью для демографической и экономической экспансии Китая (что, конечно, не означает отсутствия необходимости ей противодействовать, если она примет угрожающий характер)<sup>111</sup>.

Например, в СМИ Таджикистана и Кыргызстана неоднократно появлялась информация, что китайские партнеры грубо игнорируют

---

<sup>109</sup> О концепции китайской угрозы. [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://www.geopolitics.ru/2012/09/o-konceptcii-kitajskoj-ugrozy/>

<sup>110</sup> Усубалиев Э. Место и роль ШОС в международной системе безопасности на современном этапе//Материалы и документы о кыргызско-китайской государственной границе/Под ред. Н. Керимбековой. Бишкек: 2003. С. 5-7.

<sup>111</sup> Ю.С. Чихичин. «Китайская угроза»: миф или реальность. Актуальные проблемы современных международных отношений.2014.С:115-121

договоренности по совместным проектам. Несоблюдение трудовых квот, то есть наем на работу своих соотечественников, а не местного населения, использование более дешевого и низкокачественного сырья в строительных работах, несоблюдение экологических стандартов, прописанных в договорах – только часть претензий.

Такое халатное отношение к законодательству частично объясняется коррумпированностью политической элиты и слабыми позициями в переговорах, где беднейшие страны региона выступают в роли просителей<sup>112</sup>.

Проблему на более глобальном уровне иллюстрирует заявление депутата парламента Кыргызстана по поводу соглашений с основным заимодателем страны – Экспортно-импортным банком Китая. «Во всех [соглашениях с Китаем] есть статья 8, пункт 1, который звучит следующим образом: «Заемщик настоящим безоговорочно отказывается от какого-либо иммунитета на основании суверенного иммунитета или по какой-либо иной причине для себя или своего имущества в связи с любыми арбитражными разбирательствами»», – подчеркивает Аида Исмаилова, считая, что Китай, являясь крупнейшим кредитором Кыргызстана, заставил его отказаться от суверенного иммунитета в судах.

По состоянию на 2015 год государственные банки КНР занимают первую позицию в списке кредиторов КР и РТ. Размер государственного долга Душанбе составляет \$2,1 млрд. В пересчете на население каждый гражданин Таджикистана должен \$250, из них Китаю – \$110. В Кыргызстане эта цифра еще больше. По статистике,

---

<sup>112</sup> У, Х.. Чжун, Я. Вопросы национальностей и религий в Центральной Азии. Пекин, 2003. С. 200.

госдолг республики в 2015 году составил более \$3,6 млрд. То есть каждый кыргызстанец должен выплатить \$610, из которых \$200 – долг перед Пекином (См. Приложении 3). Пока КНР показательно не вмешивается во внутреннюю политику стран региона и ограничивается наращиванием экономического, военного, культурного и гуманитарного сотрудничества. Однако неизвестно, как Пекин поведет себя, если столкнется с открытым саботажем стратегически важных для себя проектов. Пока же от открытого «продавливания» китайских интересов регион спасает то, что он по-прежнему остается в поле геополитических интересов Москвы<sup>113</sup>.

Есть мнение, что движение Китая в краткосрочной перспективе будет нацелено на Центральную Азию. Здесь много природных ресурсов, относительно мало населения, через этот регион обеспечивается выход одновременно и в «подбрюшье» России, и на Ближний Восток с его нефтегазовыми ресурсами. Появление частей НОАК в Туркмении весьма вероятно. Официальным предлогом для этого будет охрана трубы от «террористов». Поскольку труба транзитом пройдет через Узбекистан и Казахстан, то китайские войска вполне могут появиться и там. Если части НОАК появятся в странах Центральной Азии, то Казахстан не сможет сопротивляться силовому давлению со стороны Китая. Если центрально-азиатские государства могут рассматриваться Пекином как перспективные марионетки и плацдармы для размещения войск, то Казахстан (как и Россия) – объект прямой экспансии. Он (как и Россия) располагает огромными слабозаселёнными территориями, достаточно удобными для жизни, а

---

<sup>113</sup> Китайская угроза для Средней Азии: действительная? Мнимая?  
<http://eurasianews.info/mnenie/kitajskaya-ugroza-dlya-srednej-azii-dejstvitelnaya-mnimaya.html>

также колоссальными природными ресурсами. Симптоматично, что территориальные претензии Китай имеет именно к Казахстану и России<sup>114</sup>.

Китай проводит миролюбивую и дружественную политику по отношению к Кыргызстану и другим государствам Центральной Азии. Многостороннее сотрудничество развивается в полной мере, затрагивая и экономическую составляющую взаимоотношений. За время независимости экономические отношения между нашими странами получили заметное развитие. Однако стремительные экономические достижения Китая не могут не вызывать беспокойства у его соседей. В связи с этим, существует весьма распространенная точка зрения, что Кыргызстан, как и другие соседние государства, рискует потерять суверенитет вследствие угрозы, исходящей от могучего и быстро развивающегося Китая. В настоящее время в научной литературе весьма активно дискутируется вопрос неуклонного экономического роста Китая, который может угрожать своими масштабами развитию не только Кыргызстана, но и всего Центрально-азиатского региона. Имеет ли место на самом деле «китайская угроза» и что она из себя представляет<sup>115</sup>?

Благодаря росту экономической мощи, более позитивному отношению со стороны Запада и финансовой экспансии на мировых рынках (предоставление кредитов, скупка проблемных долговых обязательств, прямые иностранные инвестиции и т. п.) в ближайшие 10 лет глобальные позиции Китая только усилятся. К 2020 году юань

---

<sup>114</sup> Храмчихина.А.А. К чему может привести публикация мифов о китайской угрозе (часть 1). Китайская угроза "в голове" у Храмчихина (часть 1).С:

<sup>115</sup> Муртазалиева З. Т. Вестник КРСУ. 2009. Том 9. № 1/Сущность понятия “китайская угроза”: взгляд из Кыргызстана..С:55-57

имеет все шансы стать мировой расчетной валютой - это один из главных вызовов не только для России, но и для мира в целом. Российско-китайские отношения не следует идеализировать. Надо четко понимать, что нынешнее сближение России и Китая обусловлено рядом конкретных экономических и геополитических интересов обеих стран, общность которых (потребность Китая в импорте углеводородов, увеличение объемов товарооборота, противодействие планам США дестабилизировать ситуацию на Ближнем Востоке и др.) не мешает им конкурировать там, где их интересы расходятся (в качестве примера можно привести разногласия по поводу приоритетных функций ШОС: позиция Китая, рассматривающего страны ШОС как рынки сбыта, не устраивает Россию, которая расценивает ШОС как политическую организацию и опасается экономического доминирования Китая). И лучшая гарантия стабильности российско-китайских отношений – это не только общность интересов, но и устойчивость российской центральной власти, четкая внешне- и внутривнутриполитическая линия России, сильная армия, развитая экономика, естественный прирост населения (без миграционного потока), а также интенсивное освоение регионов Сибири и Дальнего Востока. Сильная Россия будет вызывать у китайских партнеров уважение, в то время как слабая Россия неизбежно станет объектом посягательств<sup>116</sup>.

Китайские товары продолжают вытеснять с рынка российских производителей - ведь конкурентоспособность китайской обрабатывающей промышленности выше. Китай усилит свои позиции в МВФ и ВТО, «богатым новичкам» там всегда рады, а значит, его роль

---

<sup>116</sup> Ю.С. Чихичин. «Китайская угроза»: миф или реальность. Актуальные проблемы современных международных отношений. 2014. С:115-121

в управлении глобальными процессами существенно возрастет, разумеется, в ущерб другим странам<sup>117</sup>.

Еще один довод - это экономическая экспансия Китая на Дальний Восток. Это, пожалуй, самый убедительный аргумент. К примеру, доля импорта из Китая в российских приграничных регионах в 2007 составила 38%, что превышает долю других стран как в абсолютном отношении, так и в относительном.

Опасения вызывает также сама структура торговли: уже много лет Китай поставляет России готовую продукцию в обмен на сырье. Так, в 2007 году доля сырья в поставках из России в Китай составила порядка 82,8%, включая энергоносители (около 59,2%), черные и цветные металлы (порядка 13,4%), химическое сырье (около 10,2%). В свою очередь, в 2007 году доля готовой продукции в поставках из КНР в РФ составила порядка 74%, включая машины и оборудование (около 46%), продовольствие (примерно 14,6%), а также химическую продукцию высокой степени переработки (около 13,5%).

Более того, судя по программе сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики на 2009-2018 годы (далее – Программа Сотрудничества), ситуация в ближайшие 7 лет только усугубится. В списке совместных проектов на территории России подавляющее большинство – это разработка месторождений, в то время как в КНР планируется наладить переработку металлов и создать ряд промышленных объектов, сырье для которых, очевидно, будет поступать с тех самых месторождений.

---

<sup>117</sup> Стратегия-2020: Китай - главная угроза для России. [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://www.interfax.ru/business/235971>

К тому же, гражданами КНР практически полностью поглощены некоторые отрасли народного хозяйства в российских приграничных регионах. По словам председателя профсоюза работников агропромышленного комплекса Приморья Хакимова Ю. «в Приморье 98% овощей выращено руками китайцев». Высок процент граждан Китая в торговле, строительстве, сфере обслуживания<sup>118</sup>.

«Взросшие сложности» в переходе китайской экономики на новую модель роста представляют риски для восстановления экономики мировой, написал МВФ в докладе, опубликованном на прошлой неделе. Прогноз роста ВВП Китая в 2015 г. фонд оставил на уровне 6,8%, а мирового ВВП – снизил с 3,5% (апрельская оценка) до 3,3%.

Китайская экономика и дальше будет замедляться, поскольку страна, в частности, продолжит испытывать проблемы с сокращением уровня долга, накопленного за период стремительного роста, считает Шарма. По его оценке, замедления китайского ВВП еще на 2 процентных пункта будет достаточно, чтобы увести в рецессию всю мировую экономику<sup>119</sup>

Из перечисленных в начале статьи факторов «китайской угрозы» наиболее реальным поводом для опасений, по мнению автора, является последний – слабое развитие и малонаселенность регионов Сибири и Дальнего Востока РФ при обилии территорий и ресурсов. Территория за Уралом – настоящая кладовая природных ресурсов, в которую входят не только пресловутые нефть и газ в Западной и Восточной

---

<sup>118</sup> «Китайская угроза»: мифы и реальность. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://texts.news/rossii-istoriya-uchebniki/kitayskaya-ugroza-mifyi.html>

<sup>119</sup> Китайская угроза мировой экономике. [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://www.sportdiplom.ru/abstract/kitayskaya-ugroza-mirovoy-ekonomike>

Сибири, но и уголь (Кузбасский и Канско-Ачинский бассейны), уран (Эльконское месторождение), алмазы (Якутия), золото (Чукотка), не говоря уже о древесине и водных ресурсах. Кроме того, Западносибирский, Восточносибирский и Дальневосточный экономический районы обладают рядом производственных мощностей. Эти регионы, с неосвоенными территориями, запасами полезных ископаемых, производственными мощностями и малым количеством населения, обладают огромным потенциалом для развития. Ключевой вопрос в том, насколько российскому руководству удастся использовать этот потенциал<sup>120</sup>.

Многие эксперты разделяют точку зрения, что «китайская угроза» - ложь, которая выдвинута западными странами и препятствует развитию Китая. С точки зрения истории, в прошлом периоде Китай сам являлся полуколонией. И в настоящее время Китай продвигает мирную дипломатическую политику и никогда не будет пытаться стать гегемоном. Кроме того, Китай является развивающейся страной и это и останется ей еще долгое время. Но нельзя игнорировать, что КНР является великой державой и обладает крупнейшей в мире армией по численности военнослужащих, мировой лидер по производству большинства видов промышленной продукции, в том числе по производству автомобилей, а также потребительского спроса на них<sup>121</sup>. Отношения с сопредельными странами предлагается строить «с неизменной доброжелательностью и по-партнерски» (与邻为善, 以邻为伴 — yu ling wei shan, yu ling wei ban), укреплять с ними не только

---

<sup>120</sup> Ю.С. Чихичин. «Китайская угроза»: миф или реальность. Актуальные проблемы современных международных отношений. 2014. С:115-121

<sup>121</sup> Китай. [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://www.notum.info/tema/kitay>

отношения дружбы и добрососедства, но и «старательно добиваться того, чтобы они больше выгадывали от нашего развития» (努力使自身发展更好惠及周边国家 — nuli shi zishen fazhan genghaohuiji zhoubian guojia). Последнюю фразу можно перевести и как «стараться благодетельствовать соседние страны путем собственного развития», поскольку значение иероглифа 惠 — доброта, милость, благодетельствовать, оказывать честь, пожаловать, удостоить<sup>122</sup>. Очевидно, что Китай играет важную роль в мире и идет по мировым пути. Особенно стратегия «Нового Шёлкового пути» принесет пользу многим странам и миру, в том числе сотрудничество стран в транспорте, в экономике, в образовании. Поэтому необходимо сказать, что Китай сыграет важную силу всему миру и нельзя преувеличить китайскую угрозу и преподнести факты в искаженном виде. В целом, можно сказать, что модель развития Китая достаточно успешна и обеспечивает общий прогресс человеческой цивилизации. Китай всегда идет мирным путем. Предлагаемая стратегия «Нового Шёлкового пути» является ярким тому подтверждением

\*\*\*.

Резюмируя вышесказанное можно отметить несколько ключевых моментов. Стратегия «Один пояс – один путь» является продуктом

---

<sup>122</sup> Виноградов А. О. Новый тип отношений и новый Шелковый путь. К вопросу о внешнеполитических инновациях Китая. [Китай в мировой и региональной политике. История и современность](#). № 20 / том 20 / 2015. С.69-87

логическом продуктом развития китайской экономики. Именно Пекин является экономическим «локомотивом» этого амбициозного проекта. Новый транспортный маршрут свяжет Китай и Европу, даст огромные преимущества всем транзитным странам. Данная концепция носит исключительно мирный характер и направлена на дальнейшее ускорение интеграции мирового хозяйства и, в конечном счете, на прогресс всего человечества, и, прежде всего, стран Евразии. Существует несколько проектов развития инфраструктуры «Нового Шёлкового пути». В настоящее время потенциальные участники проекта – страны Центральной Азии, Ближнего Востока, Китай, страны ЕС выработывают оптимальные пути доставки грузов из Восточной Азии в Западную Европу.

.

## Заключение

Идея Нового Шелкового пути выдвинута в 2013 году. В сентябре Си Цзиньпин в своей речи, вспоминая историю древнего Шелкового пути, также говорил о необходимости усовершенствования трансграничной транспортной инфраструктуры, о готовности Китая участвовать в создании транспортных сетей, соединяющих восточную, западную и Южную Азию, что создало бы благоприятные условия для экономического развития региона.

Концепция «Нового Шелкового пути» состоит в реализации плана с помощью 5 взаимосвязанных элементов: единая инфраструктура; политическая согласованность; валютно-финансовые потоки; торговые связи; гуманитарное общение. Транспортный путь является очень важным фактором, с помощью которого можно достигнуть реализации задач и взаимосвязанных элементов. В рамках «Великого Шелкового пути» предполагается создание различных транспортных путей, например: железной дороги Китай – Казахстан–Туркменистан – Иран, Китай – Кыргызстан – Таджикистан–Афганистан – Иран, Китай-Кыргызстан-Узбекистан, Железнодорожная магистраль Пекин – Лондон, Железнодорожный коридор Чунцин – Синьцзян–Европа., Трансконтинентальная автомагистраль Китай – Западная Европа и другие.

Шелковый путь пройдет через 65 стран и ещё есть 29 радиальных стран – государств, граничащих с основными, в том числе Казахстан, Россию, Иран, Италию, Турцию и другие. Эта стратегия имеет широкую международную основу и принесет пользу и интересы странам.

Помимо транспортной и экономической составляющей важная часть проекта – конвергенция таможенного законодательства стран-участников. Таможенные правила Китая достаточно либеральны. В отношении России есть уже целый ряд договоренностей, облегчающих оборот товаров. Важную роль здесь играет и наличие Таможенного Союза расширяющего безтаможенную зону в Евразии. Таможенное законодательство ЕС содержит в себе ряд мер, которые можно рассматривать как протекционистские, это на данный момент несколько затрудняет реализацию проектов в рамках стратегии «Один пояс- один путь».

Интересы Китая в продвигаемой им масштабной стратегии «Нового шёлкового пути» крайне многообразны:

1. Новые транспортные коридоры должны сократить сроки перевозки грузов из Китая в Европу с нынешних 45-60 суток морским путём до 10-13 дней сухопутным путём.

2. Завоевание новых рынков чрезвычайно важно для роста замедляющейся в последние годы китайской экономики

3. Китай весьма заинтересован в выходе китайских железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы своих границ, чтобы обеспечить эти отрасли работой на десятилетия вперёд.

4. Тем более Китай стремится к строительству железных дорог в соседних с ним странах, в выстраивании, насколько возможно, интегрированной с внутрикитайской железнодорожной сети.

Россия имеет следующие интересы в отношении проекта «Новый шёлковый путь»:

1. Для России крайне важно встроиться в трансевразийские транспортные коридоры «Нового шёлкового пути», упрочив тем самым

своё положение как крупной транзитной страны

2.Участие России в проекте и рост транзита через её территорию позволит резко усилить окупаемость вложений в транспортную инфраструктуру и, как следствие, активнее развивать многие регионы азиатской части России,

3.На фоне сложных отношений с Западом в настоящее время, Россия заинтересована в усилении и расширении сотрудничества с Китаем. Совместные крупные проекты являются наиболее надёжным способом выстраивания долгосрочного партнёрства.

4.Россия нуждается в расширении трансграничных связей с Китаем — без этого едва ли возможно полноценное экономическое развитие регионов Сибири и Дальнего Востока.

5.Россия, как и Китай, весьма заинтересована в установлении политической стабильности с странах Центральной Азии и Ближнего Востока, а также в активном экономическом развитии этих стран.

Следует также особо остановиться на перспективах взаимодействия КНР с ЕС в рамках новой стратегии. Она позволит реализовать целый ряд торгово-экономических проектов, расширить сотрудничество между двумя крупнейшими экономиками Евразии. Важный фактор – выход Великобритании из ЕС. Китай стремится занять свою нишу в экспорте в Европу, и в условиях Brexit его возможности в данном случае расширяются.

Фактор «китайской угрозы» остается важным сдерживающим морально-психологическим фактором по сдерживанию дальнейшего экономического и политического взаимодействия в рамках Евразии. Эти опасения не имеют под собой оснований. И стратегия «Нового Шёлкового пути» нацелена исключительно на развитие

взаимовыгодных экономических отношений.

Очевидно, что дальнейшие перспективы реализации проекта будут напрямую зависеть от готовности и способности его участников – и, прежде всего, самого Китая – обеспечить активное и равноправное участие в нем всех заинтересованных стран и институтов, а также упорядочить принципы и источники финансирования и создать понятную и благоприятную инвестиционную среду. Акцент должен быть сделан на экономических выгодах от создания интегрированных структур и транспортных путей – которые, в свою очередь, способны проложить путь для нахождения политических «развязок» существующих межгосударственных противоречий.

## Список источников и литературы

### Источники

#### I. Статистические данные

1. Документы ТСВТ. Внешняя торговля РФ с отдельными странами [Эл. ресурс] Режим доступа: <http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:7:2519729611437907::NO>

2. Аналитическая справка о российско-китайском торговом сотрудничестве в 2015 году. Министерство экономического развития Российской Федерации. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn\\_ru\\_relations/cn\\_ru\\_trade/](http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/)

3. Экономика и внешняя торговля КНР. [Эл. ресурс]. Режим доступа:

[https://docviewer.yandex.ru/view/0/?\\*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybCI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxIjoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmc mFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE0OTUwNTE3MTA4NzZ9&page=3&lang=ru](https://docviewer.yandex.ru/view/0/?*=UMaz3f0kNsc9A2OW8qyWx2jO%2B1J7InVybCI6Imh0dHA6Ly93d3cucnVzc2NoaW5hdHJhZGUucnUvYXNzZXRzL2ZpbGVzL3J1LWFib3V0LXRvcmcvZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInRpdGxIjoiZm9yZWlnbi10cmFkZS0yMDE1LnBkZiIsInVpZCI6IjAiLCJ5dSI6IjUzMzkxNDE4NTE0OTM5MTE5MTIiLCJub2lmc mFtZSI6dHJ1ZSwidHMiOjE0OTUwNTE3MTA4NzZ9&page=3&lang=ru)

4. Внешнеторговый оборот Китая в январе—июне 2010г. //Хайгуаньтунцзи. 2010. № 5.

5. Министерство внешней торговли КНР. [Эл. Ресурс] Режим доступа: <http://www.mofcom.gov.cn/>

6. Положения КНР об импортно-экспортном тарифе. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_6ab2f970-](http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_6ab2f970-)

[a3f6-49b2-ab46-45b8a76bae6b.html](http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3430/2015/1211/512096/content_512096.htm)

7. Проект регулирование таможенной пошлины 2016. [Эл. ресурс]  
Режим доступа:  
[http://www.ccpit.org/Contents/Channel\\_3430/2015/1211/512096/content\\_512096.htm](http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3430/2015/1211/512096/content_512096.htm)

8. Таможенные пошлины КНР [Эл. ресурс]. Режим доступа:  
<http://postagemaker.com/help/4-customs>

## **II. Сборники опубликованных документов**

1. Стратегия Экономического Пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации . Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). Москва : ИДВ РАН ,2016. - 172 с.

2. Сборник. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Институт Дальнего Востока РАН. 2015, №20.

## **III. Документы органов законодательной и исполнительной власти**

1. Вступление Китая в ВТО. [Эл. ресурс]. Режим доступа:  
<http://mirznanii.com/a/258079/vstuplenie-kitaya-v-vto> Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года»// Собрание законодательства РФ. 2013. № 2. С. 109-115

2. Кодекс Республик Казахстан о таможенном деле. (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.12.2016 г.) [Эл. ресурс]. Режим доступа:  
[http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062)

3. Таможенное законодательство РФ. [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.kadrovika.net/t.php>
4. Конституция Российской Федерации. [Эл. ресурс] Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/)
5. Основные законы регулирования внешнеэкономической деятельности РФ [Эл. ресурс] режим доступа: <http://www.bestreferat.ru/referat-272497.html>
6. Законодательство Германии в таможенной сфере.[Эл. ресурс].Режим доступа:[http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307\\_0.htm](http://otherreferats.allbest.ru/custom/00263307_0.htm)
7. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «О Программе создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf>
8. Таможенный Кодекс Европейского Сообщества Регламент Совета № 450/2008.статья .[Эл.ресурс]. Режим доступа: <http://www.ippro.ru/tamozhennyj-kodeks-evropejskogo-soobshchestva-reglament-soveta-2913-92/>
9. Таможенный кодекс Российской Федерации. [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://suvt1.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam\\_cod.html](http://suvt1.rudn.ru/web-local/uem/ido/4/juris/chrest/tam_cod.html)
10. Кодекс Республики Казахстан от 30.06.2010 N 296.IV ЗРК."О таможенном деле в Республике Казахстан" [Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=30776062](http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=30776062)

#### **IV. Пресса**

##### **Россия**

Аргументы и факты. 2009.

Военное обозрение. 2012.

Вестник института дружбы народов. 2014.

### **Китай**

Жэньминь жибао. 2000-2016.

Xinhua. 2012-2013.

### **Научная литература.**

1. Абдурахманова С. Е. Современные транспортные магистрали Великого шелкового пути в Евразии// Young scientist. №3. February 2016. P. 102-110.

2. Али Ресул Усул. Евразийские транспортные коридоры – новый путь сотрудничества: геополитические или экономические преимущества/ Али Ресул Усул.// Сб. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года.С:19-26.

3. Алибеков С.Т. Таможенное право Республики Казахстан.— Алматы: Нур-пресс, 2006.- С.16-39.

4. Бондаревич А. Китай и Казахстан//Инженерная защита, 2015. № 8.

5. Виноградов А.О Новый тип отношений и Новый Шелковый путь. К вопросу о внешнеполитических инновациях Китая/А.О. Виноградов//Сб. Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Институт Дальнего Востока РАН. 2015, №20. С. 75-84.

6. Воронов, А.М., Шайдуко, Н.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства/ А.М Воронов, Н.В

Шайдуко // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск.дун-та МВД России. - 2012. № 1. С. 242-247.

7. Гладков И.С. Внешняя торговля ЕС: Тренды в санкционный период// Власть. № 9. С:32-39

8. Гордиенко Д.В. .Перспективы изменения уровня экономической безопасности стран-членов ШОС при реализации стратегии Экономического пояса Шелкового пути. / Д.В . Гордиенко // Сб Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.).Москва.

9. Голубева А. М. Анализ и прогнозирование внешнеторгового оборота ЕС-12.//Вестник РУДН. 2014. № 6 С. 23-45.

10. Дволайцкий, Ш. М. Политика внешней торговли/Ш.М. Дволайцкий. М.: Издательство Наргонторга СССР, 1927. - С:14-23

11. Дергачев. . В. Шёлковый путь Большой Евразии. Китайский суперпроект века. [Эл. ресурс]. режим доступа: [http://dergachev.ru/geop\\_events/010516-01.html#.WML706OGjIU](http://dergachev.ru/geop_events/010516-01.html#.WML706OGjIU)

12. Ильин И.А. Что сулит миру расчленение России: Избр. Статьи/И.А. Ильин. М.: Пересвет, 1992. С. 14-23.

13. Интервью председателя ассоциации национальных экспедиторов республики Казахстан Н. Исингарина // РЖД-партнер, 2009. – №22. – С. 17.

14. Курбонов С.А, Торгово-экономические отношения России и Таджикистана в период рыночных преобразований(анализ) /С.А.Курбонов //Сервис в России и за рубежом №3 (18). 2010.С: 69-80

15. Лапенко М. В. Проект строительства железной дороги Китай – Узбекистан и транспортная система Кыргызстана. Изв. Сарат. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2014. Т. 14, вып. 2.С:94-99.

16. Ляховский В. Таможенная служба Германии в интегрированной системе таможенных служб Евросоюза/Владимир Ляховский //Міжнароднае супрацоўніцтва і вопыт. 2010№6.С:118

17. Мухаметалин С.Н. Правоохранительные органы Республики Казахстан. Алматы 2011. С. 91-102.

18. Нургалиева К.Т, Мензок Г.А Анализ таможенного законодательства Республики Казахстан о вопросах предоставления льгот. Вестник КАСУ №3-2007 С.140-145.

19. Казанцев. А.А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий. /А.А. Казанцев //Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Международная конференция. С:5-12.

20. Каратаева К. Е. Подходы основных участников к развитию евразийской системы транспортных коридоров/К. Е .Каратаева //Проблемы национальной стратегии № 4 (37) 2016. С:218-237

21. Каукенов А.С. Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве. Транспортные коридоры Евразии: новые пути . Международная конференция г. Астана, 20 апреля 2015 года. С: 93-103

22. Кузнецов В.Н. Евразийская безопасность как новый феномен XXI века . Безопасность Евразии, 2001. №3. – С. 21.

23. Кузнецов А.В. Перспективы отношений ЕС и Китая. Опубликовано в : Китай и глобализация / Отв. ред. В.Б. Амиров и В.В. Михеев. - М.: ИМЭМО РАН, 2012. С. 55-66

24. Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. – С.179-190.

25. Международный транспортный коридор "Север-Юг".[Эл. ресурс]. Режим доступа: [http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE\\_ID%3D5130](http://cargo.rzd.ru/static/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D5130).

26. Мураталиева. З.Т. Сущность понятия «китайская угроза»//Вестник КРСУ. 2009. Том 9. № 1/: взгляд из Кыргызстана. С:55-57.

27. Панарин А.С. Глобальное политическое прогнозирование. М.: Алгоритм, 2002. – С. 121.

28. Печерица. В.Ф. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД КНР в условиях глобализации. / В.Ф.Печерица .Таможенная политика России на дальнем Востоке №3(40)2007, С:103-113

29. Понкратова, Л. А. Внешняя торговля Китая: особенности динамики и оценка структурных сдвигов//Л. А. Понкратова /Внешнеэкономическая деятельность. 2 (95) – 2011. С:44-53.

30. Сунь Ли. Экономический пояс Великого Шелкового пути— вместе построим светлое будущее. Транспортные коридор Евразии: новые пути сотрудничества. Сб. Международной конференции г. Астана, 20 апреля 2015 года. С:5-12.

31. Стеценко, С.В. Становление и развитие таможенного законодательства и его роль в государственно-правовом механизме обеспечения продовольственной безопасности России в XIX-XX вв./ С. В. Стеценко. – СПб: С.-Петербур. гуманитар. ун-т профсоюзов, 2006. – С. 26-32

32. Стогов Д.В. Некоторые аспекты таможенного сотрудничества России, Японии и Китая/ Д.В. Стогов//Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. №3 (44) С. 42-50.

33. Султанов Б.К. Экономический коридор Шелкого пути в условиях современных геополитических реалий/ Б.К.Султанов // Сборник статей. Алматы. 2015.С.19-31.

34. Тесленко Д.В. . Бюджетообразующая роль современной таможенной системы России/Д.В. Тесленко. М.: РАН Институт экономики, 2006.- С: 19-30.

35. Трофимов, Д. Шанхайский процесс – от «пятерки» к «организации сотрудничества»: Итоги 1990-х проблемы и перспективы развития//Центральная Азия и Кавказ. 2002. №2 (20).

36. У, Х.. Чжун, Я. Вопросы национальностей и религий в Центральной Азии. Пекин, 2003. 230 с.

37. Усубалиев Э. Место и роль ШОС в международной системе безопасности на современном этапе//Материалы и документы о кыргызско-китайской государственной границе/Под ред. Н. Керимбековой. Бишкек: 2003. 804 с.

38. Хлюпин, В.Н. Геополитический треугольник. Казахстан — Китай — Россия. Прошлое и настоящее пограничной проблемы. Вашингтон, 1999. 269 с.

39. Харламова Ю. А. Новый «Шелковый путь» транспортный мегапроект Китая. Вестник транспорта. 2015. №8. С.2-4

40. Храмчихина. А.А. К чему может привести публикация мифов о китайской угрозе (часть 1). Китайская угроза "в голове" у Храмчихина (часть 1).С:23-67.

41. Червинский, О. Казахстан между Москвой и Пекином//Pro et Contra. 2013. январь-апрель. С. 35-40.

42. Читаев Ш. В. Геополитический потенциал северо-кавказского региона. Диссертации. Диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. Москва 2009.

43. Шайхутдинов, М.Е. Геополитика, глобалистика и теория национальной безопасности: методологические и прикладные аспекты. Павлодар, ЭКО, 2005. 528 с.

44. Шэнь, Фану. Великая игра и Центральная Азия: об изменениях в международном стратегическом положении// Цзефанцзюнь вайю сюеюань сюебао. 1996. № 5. С. 107-108
45. Burles, M. Chinese Policy toward Russia and the Central Asian Republics. San Francisco: RAND, 1999. 340 p.
46. Чихичин Ю.С.. «Китайская угроза»: миф или реальность. Актуальные проблемы современных международных отношений. 2014. С. 115-121
47. Ши Чжан. Стратегия «Новый Шёлковый путь» в международном аренде/ Ши Чжан//Исследование России. 2015.№3. С:23-32.
48. Chien-pen Chung. China's War on Terror//Foreign Affairs, Jul, Aug 2002, Vol.81, Issue 4, P. 7-8
49. Chung Chien-Peng. The Defense of Xinjiang. Politics, Economics and Security in Central Asia// Harvard International Review. 2003. Summer. P. 61—62.
50. Cornell, S. The Narcotics Threat in Greater Central Asia: From Crime – Terror nexus to State Infiltration? // China and Eurasia Forum Quarterly. 2006. № 1. P. 123-146.
51. Gill, B., Oresman M. China's New Journey to the West. China's Emergence in Central Asia and Implications for U.S. Interests: Strategic Studies Institute Report. New York: U.S. Army War College, 2003. 271 p.
52. Dorian J., Wigdortz B. & Gladney D. Central Asia and Xinjiang, China: Emerging energy, economic and ethnic relations// Central Asian Survey. 1997. № 4. P. 461-486.
53. Goldstein, A. Rising to the Challenge: China's Grand Strategy and International Security . Stanford: Stanford University Press, 2005. 249 p.

54. Hyman, A. Moving out of Moscow's Orbit: The Outlook for Central Asia// International Affairs. 1993. V. 69. N 2. P. 288—304.

55. Osmonaliev, K. Developing Counter-Narcotics Policy in Central Asia. Legal and Political Dimensions. Wash., D.C., Uppsala: Silk Road Studies Program and Central Asia – Caucasus Institute, 2005. 117 p.

56. Satu, P. Limaye. Weighting for China, Counting on the United States: Asia's China Debate and U.S. Interests//Special Assessment: Asia's China Debate/Asia-Pacific Center for Security Studies, December 2003. 311 p.

57. Segal, A. Digital Dragon: High Technology Enterprises in China, Ithaca, New York and London: Council on Foreign Relations. 2003. 301 p.

58. Shakya, T. (1999) The Dragon in the Land of Snows: A History of Modern Tibet since London: Pimlico 1947. - 176 p.

59. Munro, R. H. China's Waxing Spheres of Influence// Orbis. 1994. V. 38. N 4. P. 25—41; Freeman Chair in China Studies, Event Summary, China's Emergence in Central Asia: Security, Diplomatic, and Economic Interests, Forum One: The Current State of China — Central Asia Diplomacy and Implications for US Foreign Policy, Wednesday, February 5, 2003. [Эл. Ресурс] Режим доступа: [[www.csis.org/china/030205\\_ce\\_forum01.pdf](http://www.csis.org/china/030205_ce_forum01.pdf)].

60. Yuan, Jing-dong. 2000. Asia-Pacific Security: China's Conditional Multilateralism and Great Power Entente. Strategic Studies Institute, US Army War College. 2002. – 234 p.

61. 冯维江 Feng Weijiang. 丝绸之路经济带战略的国际政治经济学分析 Analysis of the Strategic Economic of Silk Road economic belt. 当代亚太 Contemporary Asia Pacific. 2014(3): 73-158

62. 袁胜育, 汪伟民 Yuan Shengyu, Wang Weimin. 丝绸之路经济带与中国的中亚政策 The Silk Road Economic Belt and China's Central Asian Policy. 世界经济与政治 Economy and politics in the world. 2015(5): 21-35

63. 王志远 Wang Zhiyuan. 丝绸之路经济带”的国际背景、空间延伸与战略内涵. International background, spatial extension and strategic connotation of Silk Road economic road. 东北亚论坛 Northeast Asia Forum 2015(5): 25-34
64. 李向阳 Li Xiangyang. 新区域主义与大国战略 New Regionalism and great power strategy. 国际经济评论 International Economic Review, 2003(4) : 5-9.
65. 于春海, 雷达 Yu Chunhai, Lei Da. 新地区主义与美国的对外贸易政策调整 New Regionalism and US Foreign Trade Policy Adjustment. 国际经济评论 International Economic Review, 2014(4) : 65-78.
66. 王志远, 石岚 Wang Zhiyuan, Shi Lan. 上海合作组织经济功能的主要障碍与对策分析 Analysis on the Main Obstacles and Countermeasures of Economic Function of Shanghai Cooperation Organization. 新疆师范大学学报 (哲学社会科学版) Journal of Xinjiang Normal University (Philosophy and Social Sciences), 2013(6) : 44-50.
67. 陆大道, 杜德斌 Lu Dadao, Du Debin. 关于加强地缘政治地缘经济研究的思考 Reflections on Strengthening the Study of Geopolitical Geo economy. 地理学报 Journal of Geography, 2013, 68(6): 723-727.
68. 杜德斌, 马亚华 Du Debin, Ma Yahua. 中国崛起的国际地缘战略 China's emerging international geo - strategy. 世界地理研究 World Geography Research, 2012, 21(1): 1-16.
69. 赵华胜 Zhao Shenghua. 美国新丝绸之路战略探析 Analysis of the New Silk Road strategy in the United States. 新疆师范大学学报: 哲学社会科学版 Journal of Xinjiang Normal University (Philosophy and Social Sciences), 2012, 33(6): 15-24.
70. 刘清才, 张海霞 Liu Qingcai, Zhang Haixia. 中俄全面战略协作伙伴关系的发展前景 The Development prospect of China - Russia comprehensive strategic cooperative partnership. 复旦国际关系评论 Fudan International Relations Review, 2012, (6): 139-166.

71. 赵春晨 Zhao Chunchen. 关于“海上丝绸之路”概念及其历史下限的思考 Reflections on the concept of "Maritime Silk Road" and historical limit. 学术研究 Academic Research, 2002.(7):88-91

72. 冯定雄 Feng Dingxiong. 新世纪以来我国海上丝绸之路研究的热点问题述略 Discussion on the hot issues in the study of Maritime Silk Road in China since the New Century. 中国史研究动态 History of Chinese History, 2012.(4):61-67

73. 李建民 Li Jianmin. “丝绸之路经济带”合作模式研究, Research on the Cooperative Mode of Silk Road Economic. 中国党政干部论坛 Chinese Party and Government Cadre Forum, 2014.(5):85-89

74. 李忠民, 刘育红, 张强 Li Zhongmin, Liu Yuhong, Zhang Qiang. 新丝绸之路交通基础设施、空间溢出与经济增长-基于多维要素空间面板数据 New Silk Road transport infrastructure, space spillovers and economic growth [J]. 财经问题研究 Research on Financial Problems, 2011.(4) : 116-121.

75. 陈惠平 Chen Hui Ping. “海上丝绸之路”的文化特质及其当代意义 The Cultural Characteristics of Maritime Silk Road and Its Contemporary Significance. 中共福建省委党校学报 Journal of the Fujian Provincial Committee Party School of, 2005(2):68-72

## Приложения.

Приложение 1 Основные показатели видов стран экономического пояса Шелкового пути<sup>123</sup>.

	Страна или регион (шт)		Площадь страны (ты.кв. м.)		Население (сто миллионов)		ВВП (тысяча миллиардов\доллар)	
	Итог	Доля в мире	Итог	Доля в мире	Итог	Доля в мире	Итог	Доля в мире
Основная страна	65	28,3	5390	41,3	46,69	6.9	27.4	38.2
Радиальная страна	29	12,6	6530	12,3	7,07	0.6	19.25	26.8
Итого	94	40,9	11920	53,6	53,76	7.5	46.65	65.0

Приложение 2. Площадь, население и ВВП в основных странах в рамках экономического пояса Шелкового пути<sup>124</sup>.

	Площадь страны (ты.кв. м.)	Население (100 мил. чел.)	ВВП (трлн. долл.)
--	----------------------------	---------------------------	-------------------

<sup>123</sup>冯维江.丝绸之路经济带战略的国际政治经济学分析. 当代亚太.2014(3): 73-158

<sup>124</sup> Там же.

	Итог	Доля в мире	Итог	доля в мире	итог	Доля в мире
ЕС	1590	2.9	2.41	5.2	6.86	25.2
КНР	9600	17.3	13.5	28.9	8.3	30.3
Россия	17070	30.8	1.4	2.99	2.02	7.4
Индия	3200	5.8	12.36	26.5	1.85	6.8

**Приложение 3 Динамика товарооборота Республики Казахстан с основными торговыми партнерами за 2011-2015 годы<sup>125</sup>**

**Млрд. долларов США**

	2011год	2012год	2013год	2014год	2015год
<b>Россия,</b>	22.3	23.1	23.8	20.2	14.6
в% к предыдущ ему году	123.2	103.3	103.1	79.3	72.7
<b>Китай,</b>	21.3	21.7	22.5	17.2	10.6

<sup>125</sup> Там же.

в% к предыдуш ему году	151.3	101.7	103.9	75.6	61.6
<b>Италия,</b>	16.2	16.3	16.2	17.1	9.3
в% к предыдуш ему году	145.0	100.9	99.2	97.6	54.5
<b>Нидерлан</b>	6.9	7.6	10.1	9.0	5.3
<b>ды, в% к</b>	155.3	109.3	133.3	88.0	58.6
предыдуш ему году					
<b>Франция,</b>	6.1	6.3	6.2	5.8	3.4
в% к предыдуш ему году	123.7	103.0	98.4	89.0	58.0