

Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт¹

Виктория Очировна Намжилова,

кандидат экономических наук, научный сотрудник
отдела региональных экономических исследова-
ний Бурятского научного центра СО РАН, Улан-Удэ.
E-mail: dayavika@yandex.ru

В статье рассматриваются предпосылки создания шести международных экономических коридоров, инициированных Китаем в рамках стратегии «Один пояс, один путь». Автор отмечает, что организация экономических коридоров по периметру КНР не только обеспечивает реализацию курса на всестороннюю открытость и инклюзивное развитие, но и даёт возможности сбалансировать диспропорции в экономическом развитии разных территорий страны. Анализируется опыт строительства экономических коридоров в субрегионе Большого Меконга, а также в Центральной Азии в рамках программ регионального сотрудничества, реализуемых при поддержке Азиатского банка развития. Рассмотрена апробируемая концепция развития региональных коридоров, согласно которой создание экономического коридора возможно только после обеспечения транспортной сообщаемости и выстраивания логистических цепочек. Отмечено, что экономические коридоры выступают ключевым инструментом пространственной организации, поскольку нацелены на обеспечение взаимосвязанности территорий, повышение конкурентоспособности на мировом рынке, а также развитие чувства сообщества внутри региона. Обозначены основные выводы, которые можно сделать из мирового опыта и учесть при создании экономического коридора Китай — Монголия — Россия. В трансграничном пространстве этих государств выделены три оси развития, формирующие каркас будущего экономического коридора. Подчёркнута необходимость выработки единого видения целей и приоритетов сотрудничества Пекина, Москвы и Улан-Батора, а также стратегического планирования развития задействованных территорий.

Ключевые слова: экономический коридор, «Один пояс, один путь», концепция развития региональных коридоров, пространственная организация, экономический коридор Китай — Монголия — Россия.

¹ Работа выполнена при поддержке комплексной программы фундаментальных научных исследований СО РАН №II.1.

Economic Corridors in Eurasia: China's Initiatives and World Experience.

Viktoriya Namzhilova, Department of regional economic researches, Buryatia Scientific Centre of the Siberian Branch of RAS, Ulan-Ude, Russia. E-mail: dayavika@yandex.ru.

The article considers the conditions of the establishment of six international economic corridors initiated by China's "Belt and Road" strategy. The author comes to the conclusion that the organization of economic corridors along the perimeter of China not only ensures the implementation of the course for comprehensive openness and inclusive development but also provides an opportunity to balance disparities in the economic development of different regions of the country. The article also analyzes the experience of economic corridors construction in the Great Mekong Subregion as well as in Central Asia as part of the programs of regional cooperation supported by Asian Development Bank. According to the conception of the development of regional corridors, the creation of economic corridor is possible only after providing transport connectivity and constructing logic chains. It is noted that economic corridors are a key instrument of spatial organization as they aim at stimulating connectivity, increasing competitiveness and developing a sense of community within the region. The article highlights main lessons from world experience that can be taken into account when creating China-Mongolia-Russia economic corridor. In the transboundary space of these countries, three corridors forming the spatial framework of the economic corridor are defined. The necessity for a common vision of the goals and priorities of cooperation between Beijing, Moscow and Ulaanbaatar as well as strategic planning for the development of the territories of three countries is emphasized.

Keywords: economic corridor, "Belt and Road", regional corridors development, spatial organization, China — Mongolia — Russia economic corridor.

С наступлением нового века, в условиях существенного рывка китайской экономики, Пекин взял курс на выстраивание международных отношений нового типа, основанных на взаимном уважении, равенстве и справедливости, сотрудничестве с общей пользой. Об этом свидетельствует выдвинутая в 2013 г. масштабная концепция создания Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) и Морского Шёлкового пути XXI в. («Один пояс, один путь»), нацеленная на придание импульса сбалансированному развитию стран всего евразийского пространства.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ ШЁЛКОВОГО ПУТИ

В основных направлениях «Одного пояса, одного пути» предполагается создание нового евразийского сухопутного моста, а также экономических коридоров Китай — Монголия — Россия, Китай — Пакистан, Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма, Китай — Центральная Азия — Западная Азия и Китай — Индокитай (рис. 1).

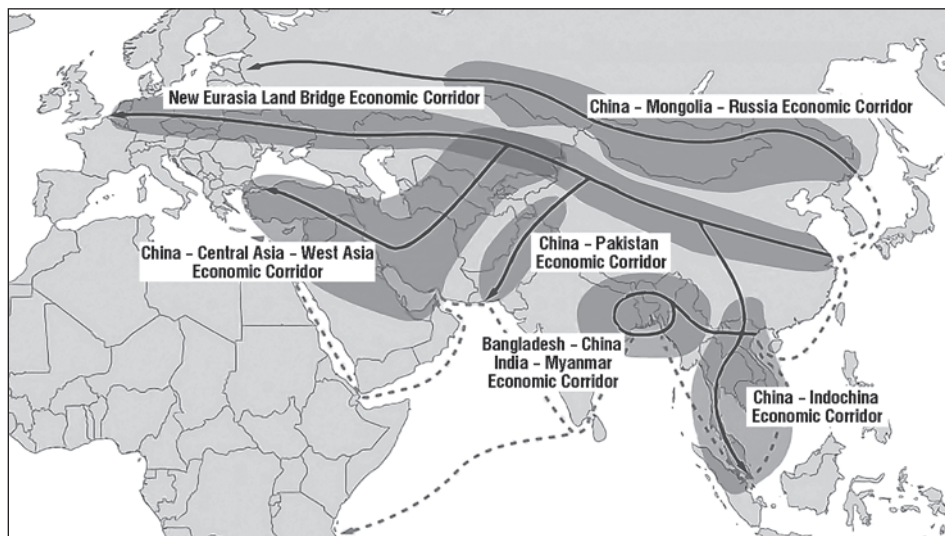


Рис. 1. Экономические коридоры «Одного пояса, одного пути».

Источник: New study shows TIR to facilitate unimpeded trade for China // IRU.ORG: информационный портал. URL: <https://www.iru.org/resources/newsroom/new-study-shows-tir-facilitate-unimpeded-trade-china> (дата обращения: 30.11.2017)

Соответствующие планы закреплены в опубликованном в марте 2015 г. официальном документе «Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI в.» [18]. Также намерение Китая организовать шесть экономических коридоров в рамках стратегии «Один пояс, один путь» было официально озвучено в мае 2015 г. вице-премьером Чжаном Гаоли [20].

Ниже относительно кратко охарактеризованы предлагаемые Пекином шесть экономических коридоров ЭПШП:

1. *Новый евразийский континентальный мост* («старым» является Транссиб) предполагает создание привлекательного маршрута для грузоперевозок из КНР в Европу и обратно, который обещает стать прекрасной альтернативой перегруженным и затратным по времени морским перевозкам. Этот сухопутный мост представляет собой высокоскоростную железнодорожную магистраль от китайского морского порта Ляньюньгана до голландского Роттердама, пролегающую через территории центральных и западных регионов КНР, Казахстана, России и далее идущую в европейские страны.
2. *Экономический коридор Китай – Пакистан* свяжет Кашгар и глубоководный пакистанский порт Гвадар, открывая тем

самым Пекину кратчайший путь на Ближний Восток и непосредственно — к нефтяным источникам на Аравийском полуострове, откуда в настоящее время в КНР поступает свыше 60% импортируемой нефти. Использование пакистанского порта позволит стране сократить протяжённость морских перевозок нефти с 12 до 3 тыс. км с последующей перевалкой на сухопутные транспортные системы и прямой доставкой в Синьцзян [2].

3. *Экономический коридор Китай — Монголия — Россия* должен соединить экономическую зону вокруг Бохайского залива, охватывающую крупные агломерации Пекин, Далянь и Тяньцзинь, с Восточной Европой. Реконструкция Улан-Баторской железной дороги позволит предложить альтернативный маршрут для организации грузоперевозок от Тяньцзиня по Транссибу через узловые пункты: Эрлянь, Улан-Батор, Улан-Удэ, — что сократит путь на 1500 км по сравнению с линией через Харбин.
4. *Экономический коридор Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма* призван установить тесную связь между развивающимися юго-западными провинциями КНР, что обеспечит Пекину доступ к альтернативным источникам импорта нефти через Малаккский пролив. Улучшение транспортной инфраструктуры и открытие рынков — основные задачи многосторонней кооперации с целью повышения уровня торгово-экономического сотрудничества в регионе. Узловые города коридора расположены по маршруту K2K (Kunming to Kalkutta): Куньмин — Жуйли — Банмо — Лашо — Мандалай — Таму — Импхал — Силхет — Дакка — Калькутта.
5. *Экономический коридор Китай — Центральная Азия — Западная Азия* призван соединить северо-западные регионы КНР с центральноазиатскими странами и обеспечить выход к средиземноморскому побережью и Аравийскому полуострову. Коридор охватывает Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан, а также Иран и Турцию [1].
6. *Экономический коридор Китай — Индокитай* соединит динамично развивающиеся регионы у залива Бэйбувань (Гуанси-Чжуанский автономный район, провинции Гуандун и Хайнань) со странами полуострова. Стоит отметить, что КНР уже имеет многолетний опыт активного сотрудничества с государствами АСЕАН. Коридор же акцентирует внимание

на совершенствовании сухопутного сообщения между юго-западными территориями Китая и Сингапуром через Вьетнам, Лаос, Камбоджу, Таиланд и Малайзию [15].

Таким образом, экономические коридоры формируют своеобразный пространственный каркас «Одного пояса, одного пути». Очевидно, что они не только дают возможность связать активные экономики Восточной Азии и развитые страны Европы, но и нацелены на раскрытие экономического потенциала пролегающих между ними обширных территорий соседних с Китаем государств. Эксперты отмечают: Пекину важно поддерживать благоприятную международную обстановку, т.к. открытость не только развитым, но и развивающимся и переходным странам будет способствовать продвижению внутренних системных реформ [12]. При этом ключевые приоритеты сотрудничества государств должны опираться на обеспечение «пяти взаимосвязей»: политической координации, связанности инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного передвижения капитала, укрепления близости между народами [11].

Стоит подчеркнуть, что анонсирование экономических коридоров стало возможным благодаря долгосрочной планомерной региональной политике Китая. Осуществляя с 2000 г. Программу освоения западных регионов и направляя туда значительные финансовые потоки на создание инфраструктуры и индустриальный подъём, КНР уже готова открывать эти территории внешнему миру. Иными словами, на периферии страны за последние полтора десятилетия сформировались оси развития, экономический потенциал которых достаточен для установления взаимовыгодных связей с соседними государствами. Так, имеющий более 4200 км общей границы с Монголией и Россией автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ) активно продвигает образ «северных ворот» Китая. За последние несколько пятилеток регион сделал огромный экономический рывок, заняв в 2016 г. седьмое место в стране по показателю среднедушевого валового продукта (более 11 тыс. долл. США). При этом внешнеторговая квота АРВМ, где расположены крупные сухопутные пограничные переходы Маньчжурия и Эрлянь, имеет огромный потенциал для роста. «Интерфейс» международных экономических коридоров в рамках стратегии «Один пояс, один путь» позволяет Китаю интегрировать сложившиеся внутри и за рубежом оси развития [14].

Большие перспективы открываются у Синьцзян-Уйгурского автономного района, задействованного в продвижении сразу трёх

экономических коридоров: Китай — Пакистан, Китай — Центральная Азия — Западная Азия и новый евразийский континентальный мост. И если в становлении экономических коридоров Китай — Индокитай и Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма в первую очередь заинтересованы провинция Юньнань и Гуанси-Чжуанский автономный район, то экономический коридор Китай — Монголия — Россия жизненно важен для АРВМ и — в определённой степени — для северо-восточных провинций.

Очевидно, что экономические коридоры «Одного пояса, одного пути» находятся на разных стадиях продвижения и реализации. Так, китайско-пакистанский коридор считается одним из наиболее активно прорабатываемых направлений развития ЭПШП, несмотря на напряжённость вокруг спорных территорий Кашмира. О серьёзных намерениях Пекина работать в этом направлении свидетельствуют уже начатые работы по двусторонним соглашениям, подписанным в ходе визита Си Цзиньпина в Пакистан в апреле 2015 г. Инвестиции (изначально заявлялось о 46 млрд долл., а в 2017 г. эта цифра возросла до 64 млрд долл.) направляются на строительство сети автомобильных и железных дорог через Каракорумский хребет, развитие производства электроэнергии и электрораспределительных сетей, а также на создание промышленных зон [5].

Важно отметить, что успех запуска экономических коридоров напрямую зависит от согласованности участвующих сторон и общего видения целей и приоритетов. Так, экономический коридор Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма имеет определённый задел: начало сотрудничества государств в четырёхстороннем формате было положено ещё в 1999 г. проведением совместного форума, известного как Куньминская инициатива. Однако неопределённость в целом позиции Дели по инициативе Пекина «Один пояс, один путь» выступает сдерживающим фактором в строительстве экономического коридора в данном направлении.

Организация экономических коридоров по периметру Китая, с одной стороны, обеспечивает реализацию курса на всестороннюю открытость и инклюзивное развитие, а с другой — даёт возможности роста внутренним приграничным районам, тем самым сглаживая проблему региональной дифференциации. Таким образом, КНР чётко соблюдает принцип координации внутренней и внешней политики, обеспечивающий на протяжении почти 40 лет успех политики реформ и открытости.

МИРОВОЙ ОПЫТ СОЗДАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ

Планы Китая по проведению масштабных пространственных преобразований и подключению к ним соседних стран впечатляют. В этой связи большой интерес представляет мировой опыт создания экономических коридоров, в первую очередь тех, что пересекают границы государств.

Изначально термин «экономический коридор» был использован Азиатским банком развития (АБР) в 1990-х гг. в ходе разработки Программы субрегиона Большого Меконга (СБМ). К его обширной территории принято относить пять стран Юго-Восточной Азии: Камбоджу, Мьянму, Лаос, Таиланд, Вьетнам, — а также приграничные территории Юго-Западного Китая (провинцию Юньнань и Гуанси-Чжуанский автономный район). Задача Программы СБМ состоит в том, чтобы обеспечить взаимосвязанность территорий, повысить конкурентоспособность на мировом рынке и генерировать чувство сообщества внутри субрегиона. И в реализации этого замысла основная роль отводится экономическим коридорам как ключевому инструменту пространственной организации экономики СБМ.

Специалистами АБР было предложено создать три экономических коридора (Север — Юг, Восток — Запад, южный), формирование которых к настоящему времени практически завершено (рис. 2). Каждый из них представляет собой зону для инвестиций в различные сектора экономики, географически привязанную к автотранспортным магистралям и пересекающую национальные границы. Экономические коридоры не только соединяют различные территории внутри СБМ, но и содействуют развитию торговли и туризма [8].

Реализуемые проекты экономических коридоров в первую очередь были направлены на формирование и совершенствование инфраструктуры. При этом в качестве важной рассматривалась не только «твёрдая» (hardware) составляющая последней, т.е. своеобразный «материальный каркас» экономического коридора (дороги, электрические сети, телекоммуникации), но и её «мягкий» (software) компонент: образование, здравоохранение, меры содействия торговле и т.д.

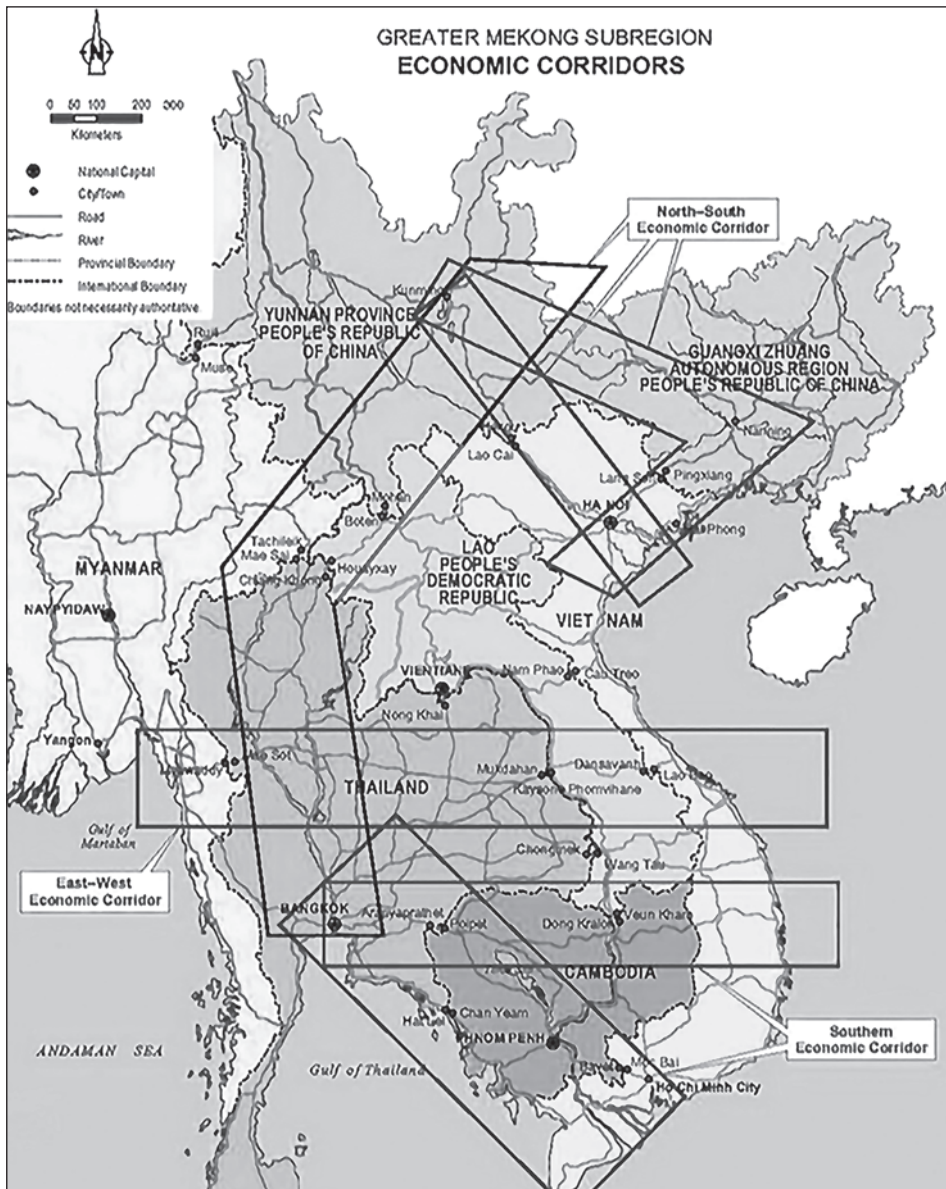


Рис. 2. Экономические коридоры в субрегионе Большого Меконга.
 Источник: Bihar at the Confluence of International Economic Corridors // BIHARTIMES.IN: информационный портал. URL: <http://www.bihartimes.in/articles/prateek/confluenceofecocorridors.html> (дата обращения: 30.11.2017)

Опыт запуска экономических коридоров в СБМ используется в других частях Азии при поддержке АБР: в реализации программ Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и Южноазиатского субрегионального экономического сотрудничества. Подробно остановимся на более богатом опыте эффективного взаимодействия центральноазиатских государств.

Программа ЦАРЭС сформирована в 2001 г. и включает 10 стран-участниц: Афганистан, Азербайджан, Китай (представлен Синьцзян-Уйгурским автономным районом и АРВМ), Казахстан, Киргизию, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. По состоянию на 2016 г. Программа мобилизовала инвестиции свыше 30 млрд долл. [4]. В отличие от СБМ, развитие экономических коридоров в условиях Центральной Азии представляется более сложным ввиду таких особенностей региона, как отсутствие выхода к морю, значительные расстояния между ключевыми узлами и редконаселённые территории.

В Программе ЦАРЭС экономические коридоры представлены одним из операционных приоритетов наряду с транспортом, энергетикой, торговой политикой и др. [13]. При этом участники процесса не спешат с конкретизацией и постепенно внедряют концепцию развития региональных коридоров, предложенную специалистами АБР, в частности Прадипом Шриваставой. В соответствии с данной концепцией, в зависимости от функциональной нагрузки, коридоры подразделяются на транспортные, транзитные и экономические [16]. Иными словами, создание экономических коридоров возможно только после обеспечения транспортного сообщения и выстраивания логистических цепочек.

На сегодня Программой ЦАРЭС определены шесть коридоров, приоритетных для развития: ЦАРЭС-1 (Европа — Восточная Азия), ЦАРЭС-2 (Средиземноморье — Восточная Азия), ЦАРЭС-3 (Россия — Ближний Восток и Южная Азия), ЦАРЭС-4 (Россия — Восточная Азия), ЦАРЭС-5 (Восточная Азия — Ближний Восток и Южная Азия) и ЦАРЭС-6 (Европа — Ближний Восток и Южная Азия) (рис. 3). Данные направления были отобраны на основе оценки пяти факторов: существующего объёма перевозок, перспективы экономического роста, возможностей для увеличения связанности между населёнными пунктами, потенциала для сокращения задержек и минимизации других препятствий, экономической и финансовой устойчивости [10].

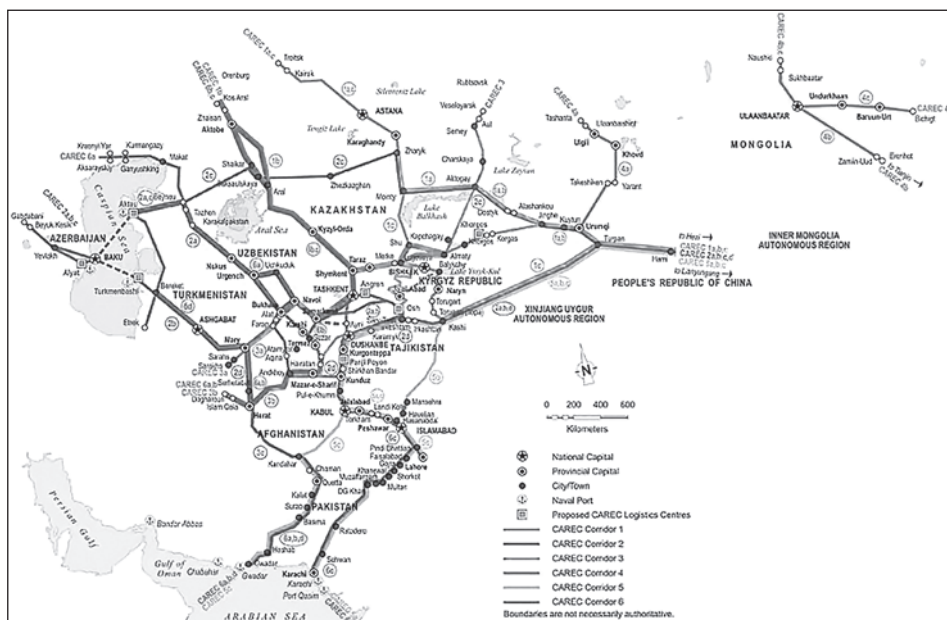


Рис. 3. Региональные коридоры ЦАРЭС. Источник: [10]

Предполагается, что по мере прохождения различных этапов развития данных коридоров будет меняться характер инвестиций: от вложения в базовую инфраструктуру, логистические решения, градостроительство до диверсификации финансирования по производственным секторам. Соответственно, «апгрейд» коридоров в каждом конкретном случае будет возможен при положительных результатах анализа эффективности уже вложенных средств и обосновании расчётов ожидаемых выгод.

Как было замечено ранее, коридоры ЦАРЭС только ожидают оценки осуществимости концепции развития региональных коридоров и пока говорить о том, какие из них будут «экономическими», преждевременно. Разумеется, не все транспортные артерии на центральноазиатском пространстве ждёт эффективный транзит. В свою очередь, лишь отдельные транзитные коридоры могут «вырасти» в экономические при условии уплотнения и расширения разнообразия экономической деятельности в их пространстве. Специалисты отмечают важность разработки как максимум 1–2 пилотных «экономических коридора ЦАРЭС» в качестве демонстрационных проектов, имеющих вероятность привлечения интереса частных инвесторов и поддержки со стороны правительства [6]. Более того, для начала предлагается сосредоточить усилия на конкретном сегменте коридора ЦАРЭС-1: Алматы — Бишкек [7].

Концепция развития региональных коридоров продолжает совершенствоваться и обогащаться за счёт практического опыта. Сложно дать однозначное определение термину «экономический коридор», но следует отметить, что он определяется географическим пространством, на котором преобладает поток целевых направлений хозяйственной деятельности. Следовательно, экономический коридор не может быть создан на пустом месте и должен связывать активные международные рынки.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА КИТАЙ — МОНГОЛИЯ — РОССИЯ: ПОЛЕЗНОЕ ИЗ МИРОВОГО ОПЫТА

Последние годы КНР, Монголия и Россия неизменно подчёркивают значимость сопряжения национальных стратегий развития. В принятой тремя странами «Программе создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия» перспективой экономического коридора обозначены «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» [9].

Прообразом экономического коридора Китай — Монголия — Россия является Великий чайный путь, проходивший по территории этих государств и обладавший огромной значимостью для их социально-экономического развития. Имея положительный исторический опыт налаживания торговых связей и учитывая значительные геополитические изменения, которые происходят на евразийском пространстве, стороны приходят к уверенности, что создание этого экономического коридора «будет способствовать углублению региональной экономической интеграции, созданию условий для сопряжения стратегий развития и инфраструктурной взаимосвязанности, стабильному и поступательному развитию торговли и инвестиций, а также координации экономической политики и укреплению гуманитарных контактов» [9].

Стремление трёх соседних государств укреплять экономические и гуманитарные связи, развивать потенциал приграничных территорий даёт основу для формирования привлекательного международного маршрута с опорными точками в ключевых городах

и площадками для сотрудничества в важных торгово-производственных зонах. При этом Монголия и сопредельные с ней регионы России и Китая получают импульс к совместному развитию.

Очевидно, что пространственная организация трёхстороннего экономического коридора предполагает развитие и тесную хозяйственную консолидацию прежде всего прилегающих территорий, хотя географические рамки экономического коридора пока остаются довольно размытыми. Существующие и проектируемые линии транспортного сообщения, формирующие каркас экономического коридора Китай — Монголия — Россия, позволяют в общих чертах выделить три меридиональных коридора (оси развития), где происходит или ожидается уплотнение экономической деятельности:

1. Центральный коридор, охватывающий Республику Бурятию в России, аймаки Центрального и Гобийского регионов Монголии, центр АРВМ, отчасти провинцию Хэбэй и города центрального подчинения Пекин и Тяньцзинь в Китае. Данное направление имеет наиболее очевидные предпосылки для становления экономического коридора, если принимать во внимание инфраструктурные возможности, концентрацию промышленных объектов и человеческих ресурсов [3].
2. Восточный коридор, включающий Забайкальский край РФ, восточные аймаки Монголии, регион Мэндун (восточная часть АРВМ) и, в какой-то степени, северо-восточные провинции КНР. Развитие этой оси основывается на транзитных возможностях железной дороги, проходящей через крупнейший сухопутный пункт пропуска на российско-китайской границе — Забайкальск — Маньчжурия, — а также на растущих экономических связях между крупными центрами.
3. Западный коридор: Республика Тува РФ, западные аймаки Монголии и Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР. Данный коридор наименее развит в силу сложных природно-географических условий и низкой плотности населения. Однако при этом перспективы освоения угольных месторождений в Туве и открытия дополнительного маршрута евразийских грузоперевозок делают целесообразным налаживание железнодорожного сообщения (северный и западный коридоры). Вместе с тем указанное направление при успешной реализации транспортных проектов претендует лишь на статус транзитного коридора.

Несомненно, следует провести подробный макроэкономический анализ современной ситуации с обозначенными коридорами и дать оценку экономического потенциала всех задействованных территорий, т.к. экономический коридор в состоянии лишь направлять и расширять уже существующий потенциал.

Учитывая общую заинтересованность в становлении трёхстороннего экономического коридора, необходимо извлечь следующие уроки из мирового опыта создания таких структур:

1. Крайне важными представляются скоординированность усилий участников экономического коридора, а также их высокая приверженность политическим обязательствам. Действия одной страны по развитию сообщения не могут иметь эффекта без встречных мер соседей, что будет влиять на привлекательность коридора в целом.
2. Запуск экономических коридоров является долгосрочным проектом и опирается на эффективное функционирование транспортных и транзитно-логистических коридоров.
3. Обоснование запуска экономических коридоров в качестве инвестиционных приоритетов подразумевает расчёты экономических издержек и выгод в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе.
4. Пространственное развитие экономических коридоров требует определения ключевых узлов (городские агломерации, пограничные пункты пропуска, транспортно-логистические узлы), между которыми будут идти потоки людей, товаров и услуг.
5. Если создание инфраструктуры (как hardware, так и software) находится в сфере ответственности центральных или региональных властей, то успешное функционирование экономического коридора зависит от активности предпринимательской среды [17].

К уже перечисленному стоит добавить исключительное значение качественного менеджмента. Известно, что в развитии региональных экономических коридоров существенную роль сыграл АБР как источник финансирования, но ещё большее влияние имеет его координирующая функция.

Таким образом, в создании экономического коридора Китай — Монголия — Россия важны общее понимание целей и задач, сохранение твёрдых политических обязательств каждым участником, выработка чёткой позиции Пекина, Улан-Батора и Москвы

в отношении трёхстороннего сотрудничества и оказание поддержки приграничным территориям в адаптации к новым условиям. Так, КНР активно разрабатывает соответствующие планы для АРВМ как непосредственного участника создания коридора и исследует возможности подключения северо-восточных провинций и других регионов [19]. РФ необходимо преодолеть собственный скептический настрой и искать точки приложения усилий по восстановлению и налаживанию связей с Монголией и Китаем.

В итоге отметим, что сопряжение национальных стратегий трёх стран и создание экономического коридора Китай — Монголия — Россия невозможны без выработки единого видения организации экономического пространства и стратегического планирования развития задействованных территорий. В свою очередь, широкое поле для исследователей представляют как изучение особенностей экономического функционирования местностей, сопредельных Монголии и Китаю, так и поиск эффективных форм регионального сотрудничества.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Алиев Т.М. и др. Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шёлкового пути». М.: ИТИ, 2016. 200 с.
2. Антипов К.В. Экономический коридор «Китай — Пакистан» открывает Шёлковый путь на Запад // Китай в мировой и региональной политике. История и современность / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2015. Вып. XX. С. 260—272.
3. Батцэнгэл В. и др. Вопросы планирования пространства по созданию экономического коридора // Экономический коридор между тремя государствами — Россией, Монголией и Китаем: сб. материалов междунар. науч.-исслед. конф. Улан-Батор, 2015. С. 223—228.
4. В ближайшие пять лет АБР выделит \$5 млрд для поддержки ЦАРЭС — 2030 // АКЧАВАР.KG: финансовый портал. URL: <https://www.akchabar.kg/news/v-blizhajshie-pyat-let-abr-vydelit-5-mlrd-dlya-podderzhki-cares-2030/> (дата обращения: 30.11.2017).
5. Китай нарастил инвестиции в пакистанский экономический коридор // EURASIA.EXPERT: информационно-аналитическое издание. URL: <http://eurasia.expert/kitay-uvelichil-investitsii-v-pakistsanskiy-koridor/> (дата обращения: 30.11.2017).
6. На пути к экономическим коридорам ЦАРЭС: Концепция. С. 13 // CARECPROGRAM.ORG: официальный сайт Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2006/SOM-Apr/CAREC-Eco-Corridors-Concept-Note-ru.pdf> (дата обращения: 30.11.2017).

7. Операционализация экономических коридоров в Центральной Азии: Исследование на примере Коридора Алматы — Бишкек. Мандалуйонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2014 // CARECPROGRAM.ORG: официальный сайт Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/CAREC-ECD-study-ru.pdf> (дата обращения: 28.05.2017).
8. Паршин П.Б. Проекты развития субрегиона бассейна реки Меконг // Аналитические доклады Института международных исследований МГИМО (У) МИД России. Сентябрь 2014. Вып. 4 (43). С. 16.
9. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия // NEWS.MONGOLNOW.COM: новостной портал «Монголия сейчас». URL: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf> (дата обращения: 06.06.2017).
10. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года // ADB.ORG: официальный сайт Азиатского банка развития. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/34153/files/carec-tfts-2020-ru.pdf> (дата обращения: 30.11.2017).
11. Уянаев С.В. Новые «Шёлковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность: ежегодное издание / сост., отв. редактор Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2015. Вып. XX. С. 242—259.
12. Фэн Шаолэй. Предпосылки и перспективы развития внешних стратегий Китая в новом веке // Валдайские записки. 2015. № 34 // RU.VALDAICLUB.COM: официальный сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай». URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/10935/> (дата обращения: 30.06.2017).
13. ЦАРЭС-2020: Стратегические рамки для Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества на 2011—2020 гг. // CARECPROGRAM.ORG: информационный портал. URL: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2012/CAREC-2020-Strategic-Framework-ru.pdf> (дата обращения: 30.11.2017).
14. Чубаров И.Г. География сопряжения: региональная политики КНР и пространственное развитие стран ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. С. 114—125.
15. Эксперт: экономический коридор Китай — Индокитай имеет обширные перспективы // RUSSIAN.PEOPLE.COM.CN: русскоязычное издание «Жэньминь жибао онлайн». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0528/c31518-9064534.html> (дата обращения: 30.11.2017).
16. Srivastava P. Regional Corridors Development: a Framework // Journal of International Commerce, Economics and Policy. April 2013. Vol. 4. No. 2. P. 1—21.
17. Uberoi P. The BCIM Economic Corridor: A Leap into the Unknown? // ICSIN.ORG: официальный сайт Института китайских исследований Дели. URL: <http://www.icsin.org/uploads/2015/05/15/89cb0691df2fa541b6972080968fd6ce.pdf> (дата обращения: 15.11.2017).
18. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的远景与行动 = Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века // SDPC.GOV.CN: официальный сайт Государственного комитета по развитию и реформам КНР. URL: http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html (дата обращения: 05.09.2016).

19. 中蒙俄经济走廊建设重点问题研究 = Исследование основных проблем строительства экономического коридора Китай — Монголия — Россия / Коллективная работа Центра исследований проблем развития АРВМ, Центра экономической информации АРВМ. Пекин:人民出版社, 2016. 421 с.
20. 国规划“一带一路”六大经济走廊 = Китай планирует создание 6 экономических коридоров «Одного пояса, одного пути» // WORLD.PEOPLE.COM.CN: издание «Жэньминь жибао онлайн». URL: <http://world.people.com.cn/n/2015/0528/c1002-27069213.html> (дата обращения: 30.11.2017).

REFERENCES

1. Aliev T.M. et al. *Ekonomicheskiy poyas Evraziyskoy integratsii: doklad o putyakh realizatsii proekta sopryazheniya integratsii Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza i Ekonomicheskogo poyasa "Shelkovogo puti"* [The Economic Belt of Eurasian Integration: a Report on Ways to Implement the Projects of Integration of the Eurasian Economic Union and the Economic Belt of the "Silk Road"]. Moscow, ITI Publ., 2016, 200 p. (In Russ.)
2. Antipov K.V. *Ekonomicheskiy koridor Kitay — Pakistan otkryvaet Shelkoviy put' na Zapad* [China — Pakistan Economic Corridor Opens Silk Road to the West]. *Kitay v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost'* [China in the World and Regional Policy. History and Modernity]. Ed. by E.I. Safronova. Moscow, IFES RAS Publ., 2015, iss. 20, pp. 260—272. (In Russ.)
3. Battsengel V. et al. *Voprosy planirovaniya prostranstva po sozdaniyu ekonomicheskogo koridora* [Problems of Spatial Planning in the Construction of the Economic Corridor]. *Jekonomicheskij koridor mezhdru tremja gosudarstvami — Rossiej, Mongoliej i Kitaem: sbornik materialov mezhdunarodnoj nauch.-issled. konf.* [China — Mongolia — Russia Economic Corridor: Proceedings of International Conference]. Ulaanbaatar, 2015, pp. 223—228. (In Russ.)
4. *V blizhajshie pyat' let ABR vydelit pyat' milliardov dollarov dlya podderzhki CAREC — 2030* [Over the Next Five Years, ADB will Allocate \$ 5 Billion to Support CAREC — 2030]. Available at: <https://www.akchabar.kg/news/v-blizhajshie-pyat-let-abr-vydelit-5-mlrd-dlya-podderzhki-cares-2030/> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
5. *Kitai narastil investitsii v pakistanskiy ekonomicheskiy koridor* [China has Increased Investment in the Pakistani Economic Corridor]. Available at: <http://eurasia.expert/kitay-uvelichil-investitsii-v-pakistanskiy-koridor/> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
6. *Na puti k ekonomicheskim koridoram CAREC: Kontseptsija* [Towards CAREC Economic Corridors: the Concept]. Available at: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2006/SOM-Apr/CAREC-Eco-Corridors-Concept-Note-ru.pdf> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
7. *Operacionalizacija jekonomicheskikh koridorov v Central'noj Azii: Issledovanie na primere Koridora Almaty — Bishkek* [The Operationalization of Economic Corridors in Central Asia: A Case Study on the Almaty — Bishkek Corridor]. Available at: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/CAREC-ECD-study-ru.pdf> (accessed 28.05.2017). (In Russ.)
8. Parshin P.B. *Proyekty razvitiya subregiona basseyna reki Mekong* [Projects for the Development of the Mekong River Subregion]. *Analiticheskie doklady Instituta*

- mezhdunarodnyh issledovaniy MGIMO (U) MID Rossii* [Analytical Reports of the Institute of International Studies, MGIMO (U), Ministry of Foreign Affairs of Russia]. September 2014, no. 4 (43), p. 16. (In Russ.)
9. *Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora Kitai – Mongoliya – Rossiya* [China – Mongolia – Russia Economic Corridor Establishment Program]. Available at: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf> (accessed 06.06.2017). (In Russ.)
 10. *Strategiya CAREC po transportu i sodeystviyu trgovle do 2020 goda* [CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy until 2020]. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/34153/files/carec-ttfs-2020-ru.pdf> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
 11. Uyanayev S.V. Novye “Shelkovye puti” Kitaya: printsipy i parametry ofitsialnoy “dorozhnoy karty” [New “Silk Roads” of China: the Principles and Parameters of the Official “Road Map”]. *Kitaj v mirovoj i regional’noj politike. Istorija i sovremennost’* [China in the World and Regional Policy. History and Modernity]. Ed. by E.I. Safronova. Moscow, IFES RAS Publ., 2015, iss. 20, pp. 242–259. (In Russ.)
 12. Feng Shaolei. Predposylki i perspektivy razvitiya vneshnikh strategiy Kitaya v novom veke [Prerequisites and Prospects for the Development of China’s External Strategies in the New Century]. *Valdayskiye zapiski*, 2015, no. 34. Available at: <http://ru.valdaiclub.com/files/10935/> (accessed 30.06.2017). (In Russ.)
 13. *CAREC-2020: Strategicheskiye ramki dlya Programmy Tsentralnoaziatskogo regionalnog ekonomicheskogo sotrudnichestva na 2011–2020 gg.* [CAREC 2020: Strategic Framework for the Central Asia Regional Economic Cooperation Program for 2011–2020] Available at: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2012/CAREC-2020-Strategic-Framework-ru.pdf> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
 14. Chubarov I.G. Geografiya sopryazheniya: regional’naya politika KNR i prostranstvennoye razvitiye stran EAES [Geography of Aligning: Regional Policy of China and Spatial Development of the Countries of the Eurasian Economic Union]. *Problemy Dal’nego Vostoka*, 2017, no. 5, pp. 114–125. (In Russ.)
 15. *Ekspert: ekonomicheskii koridor Kitai – Indokitai imeet obshirniye perspektivy* [Expert: the Economic Corridor China – Indochina has Vast Perspectives]. Available at: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0528/c31518-9064534.html> (accessed 30.11.2017). (In Russ.)
 16. Srivastava P. Regional Corridors Development: a Framework. *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, April 2013, vol. 4, no. 2, pp. 1–21. (In Eng.)
 17. Uberoi P. *The BCIM Economic Corridor: A Leap into the Unknown?* Available at: <http://www.icsin.org/uploads/2015/05/15/89cb0691df2fa541b6972080968fd6ce.pdf> (accessed 15.11.2017). (In Eng.)
 18. *Толчок к созданию экономического пояса и 21-го века: концепция и план действий по совместному строительству экономического пояса Шелкового пути и Шелкового морского пути XXI века* [The Concept and Plan of Action to Promote the Joint Construction of the Economic Belt of the Silk Road and the Silk Maritime Road of the XXI Century]. Available at: http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html (accessed 05.09.2016). (In Chin.)
 19. *Исследования по основным проблемам строительства экономического пояса Китая – Монголии – России* [Research on the Main Problems of the Construction of China – Mongolia – Russia Economic Corridor]. Beijing,人民出版社 Publ., 2016, 421 p. (In Chin.)
 20. *中国规划“一带一路”六大经济走廊* [China Plans to Create 6 Economic Corridors of “Belt and Road”]. Available at: <http://world.people.com.cn/n/2015/0528/c1002-27069213.html> (accessed 30.11.2017). (In Chin.)