

МЕТОДОЛОГИЯ

УДК 339.5

DOI: 10.17223/19988648/40/1

С.Г. Лузянин, А.В. Афонасьева

ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ – ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕРЕНИЯ¹

В статье дан многосторонний анализ китайской инициативы «Один пояс, один путь», отмечены основные дискуссионные моменты по данной проблематике. Авторы концентрируют внимание на геополитических и экономических нюансах Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века (МШП-21), подчеркивают важное значение ресурсов китайской диаспоры в строительстве ЭПШП и МШП-21. В заключение даны выводы относительно сопряжения интересов ЕАЭС с китайской инициативой ЭПШП.

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), Морской Шелковый путь XXI века (МШП-21), Китай, Россия, экономика, политика, зарубежные китайцы (хуацяо).

Экспертный дискурс инициативы «Один пояс, один путь»

28 марта 2015 г. в КНР была опубликована «Концепция и план действий по продвижению и совместному созданию «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Первоисточник, изданный с санкции Госсовета КНР, был подготовлен тремя ведомствами – Госкомитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции и получил название «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» [1].

Официальная риторика Пекина нашла отражение в публикациях большинства китайских ученых [2, 3, 4], которые отмечают, что ускоренное строительство «Пояса и пути» будет способствовать экономическому развитию, стимулировать региональное взаимодействие, укреплять взаимопонимание между различными культурами стран, располагающихся вдоль Экономического пояса Шелкового пути, и в целом будет направлено на поддержание мира и всеобщего развития. Реализация проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» должна осуществляться на принципах общих консультаций, совместной работы и взаимной выгоды, а также должны предприниматься попытки интеграции стратегий развития стран-участниц.

Российская часть в данном дискурсе затрагивается в основном как «фоновый фактор». Китайские ученые и политики в большинстве своем отмеча-

¹ Статья написана в рамках проекта РГНФ № 16-07-00024.

ли возможности для РФ (также и других партнеров) использования представленного Китаем «исторического шанса» как ресурса для своего развития. Причем это предложение давалось иногда в достаточно жесткой, императивной форме, не предполагающей иных (кроме согласия и благодарности) ответов от стран-партнеров.

Из официальной доктрины (*Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»*) следует, что одной из ключевых целей «Одного пояса, одного пути» является желание создать транспортную инфраструктуру для доставки товаров в Европу. КНР планирует использовать свой проект в качестве огромного механизма приложения капитала, технологий, оборудования и рабочей силы в страны Центральной Азии, которые остро нуждаются в строительстве транспортных объектов. Перечень сделок, заключенных в рамках концепции ЭПШП, подтверждает, что прокладка транспортных артерий не является главной целью китайских инвестиций. Китай вкладывает основные средства в энергетику, сырьевые отрасли, сферу услуг, обрабатывающую промышленность, телекоммуникации и недвижимость, совмещая достижение экономических целей по вхождению своего капитала в экономику других стран с геополитическим расчетом превращения Китая во вторую глобальную державу.

Ключевой работой, объединившей на данном этапе российский дискурс по проблематике ЭПШП, стала коллективная монография (сборник статей) восьми ведущих экспертов Института Дальнего Востока РАН (ИДВ РАН) – «Новый Шелковый путь и его значение для России» [5. С. 234]. Если суммировать концептуальную часть исследования, то можно выделить ряд базовых компонентов, имеющих важное значение и для данного проекта.

Во-первых, в коллективной работе представлены две стороны «одной медали» ЭПШП – справедливые опасения России, других участников относительно возможного отрицательного воздействия китайского мега-проекта на страны – партнеры по проекту и возможные/реальные выгоды для российского экономического, транспортного и гуманитарного пространства.

Авторы справедливо резюмируют: «Концепции «Экономического пояса Шелкового пути», а точнее проект «Пояс и путь», придан благородный пафос – призыв к человечеству совместными усилиями построить новую экономическую систему – «воплощение мечты мирового сообщества». Нетрудно различить здесь ноту идеализма, отмечают они, однако это не умаляет конструктивной ценности концепции» [5. С. 225].

Во-вторых, авторы справедливо выделили проблематику евразийской интеграции как главную, основную. «Взаимоотношения России с Китаем по поводу «Экономического пояса Шелкового пути» развиваются в свете тезиса о сопряжении процессов строительства «Пояса» и ЕАЭС, который придает обоим этим проектам роль и значение механизмов евразийской интеграции». И далее эксперты отмечают, что «такой подход (как равноправных партнеров. – Авторы) ...по-видимому, особенно значим для Москвы – экономически более слабого участника тандема «Москва – Пекин».

В-третьих, в работе даются определенные экономические перспективы для РФ – транзитный потенциал, возможности создания на Дальнем Востоке

интегрированной с Китаем транспортной системы, которая позволила бы повысить транзитный потенциал Транссиба и БАМа в восточном направлении с использованием российских морских портов.

В-четвертых, в коллективной монографии обобщены вызовы и угрозы, которые потенциально исходят от китайского проекта: резкое усиление экономического влияния КНР в Центральной Азии на фоне ослабления российского, углубление отношений Китая с ЕС при сокращении российско-европейских связей, слабая конкурентоспособность транссибирского евразийского коридора по сравнению с магистралью «Китай – Казахстан» и др.

Глобальные измерения

Форум глав государств, входящих в китайский проект «Один пояс, один путь», который состоялся в Пекине 14–15 мая 2017 г., а также двусторонняя российско-китайская встреча В.В. Путина и Си Цзиньпина по содержательной и представительской части стали, несомненно, событиями большого геополитического масштаба и серьезных перспектив.

Китайская инициатива «Одного пояса, одного пути» может быть направлена на создание новых неформальных институтов глобального управления и развития (типа G20), но уже не в западной (американской), а в китайской версии. Несмотря на то, что китайские политики и эксперты жестко дистанцируются от политических определений при анализе проблематики «Шелкового пути», очевидно, что данный проект имеет не только экономическое, но и геополитическое содержание.

«Один пояс, один путь» – это начало сухопутной, евразийской (Экономический пояс Шелкового пути) и морской (Морской Шелковый путь XXI века) геополитики рождающейся сверхдержавы – КНР. Очевидно, что она (новая геополитика) рассчитана на длительную реализацию по срокам и, возможно, предполагает обновление/перезагрузку западной версии глобализации, активно продвигаемой США в 1990-е гг.

Форум лидеров стран «Одного пояса, одного пути» на перспективу будет как минимум означать начало глобальной политической и экономической поддержки китайской инициативе и формирования благоприятной международной среды для КНР, несмотря на сохранение ряда чувствительных и напряженных для Пекина зон – Южно-Китайского моря, Тайваньского пролива, Корейского полуострова и др.

Экономические измерения

Основной трек сегодняшнего дня – экономическое наполнение проекта. Он, в частности, предусматривает активную инвестиционную и торгово-экономическую политику в отношении вовлеченных групп, включая расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей. В перспективе объединенная транспортная сеть, как считают в Пекине, позволит создать транспортный коридор от АТР до стран Западной Европы.

Создаваемая сеть объединит 18 азиатских и европейских стран общей площадью 50 млн км² с населением в 3 млрд человек [6]. За прошедшие де-

сять лет ежегодный рост товарооборота Китая со странами, расположенными вдоль ЭПШП, составлял около 19%, а в 2014 г. объем торговли Китая с этими странами превысил \$600 млрд [7].

Концепция Экономического пояса Шелкового пути означает, что Китай рассматривает регион Центральной Азии значительно шире в экономическом и интеграционном плане, чем остальные региональные участники. Фактически предлагается мегапроект экономического соразвития от Восточной Азии до Европы, и Китай выступает как главный исполнитель и вдохновитель этого проекта. Речь не идет о создании некой евразийской зоны свободной торговли, а скорее о развитии экономик и транспортных/инфраструктурных проектов при помощи КНР в Евразии.

По мнению руководства Китая, созданный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в \$100 млрд будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион [8].

Ли Кэцян отметил, что «АБИИ будет отличаться от АБР и ВБ, которые являются политизированными институтами и выступают в качестве государственных агентов. Предоставление кредитов со стороны АБИИ не будет обуславливаться выполнением целого ряда требований, как это делают упомянутые банки» [9].

В настоящее время (2017 г.) количество членов АБИИ увеличилось до 54. Анализируя состав стран – членов АБИИ, нетрудно заметить, что Пекин достаточно умело вовлекает в орбиту выгодной финансовой кооперации своих региональных противников, с которыми в политическом плане у него имеются определенные разногласия (Вьетнам и Филиппины – спорные острова в Южно-Китайском море, Индия – пограничные споры и региональное соперничество и др.). Подобная политика китайского вовлечения свидетельствует о гибкости стратегической линии КНР и попытках на примере проекта АБИИ и Пояса возрождения западного либерального принципа сделать доминирующими экономические интересы над политическими. Одно время этот подход перестал работать, но в случае с КНР он (этот подход) явно проходит новое рождение.

Проекты «Пояса и пути» усилят процесс «выхода за рубеж» прямых китайских инвестиций (ПЗИ), призванных нарастить объемы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост объемов внешней торговли КНР.

Зарубежные китайцы (хуацяо) и возможности реализации инициативы

Практически одновременно с объявлением инициативы строительства «Одного пояса, одного пути» в китайских политических и научных кругах стала широко обсуждаться идея привлечения ресурсов китайской диаспоры к реализации данной инициативы внутри КНР и за ее пределами.

Китайская диаспора является одной из крупнейших в мире, ее численность оценивается в 60 млн человек, а география размещения охватывает 154 страны, в том числе практически все государства, через которые пройдет ЭПШП и МШП-21. Совокупный капитал китайской диаспоры составляет около 5 трлн долл., что кратно превышает объемы Фонда Шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, финансирующих продвижение «Пояса и пути». Зарубежные китайцы (в совокупности китайские граждане и этнические китайцы с иностранным гражданством, по-китайски: *хуацяо хуажэнь*, далее – *хуацяо*) ведут бизнес практически во всех странах–участниках «Одного пояса, одного пути», а доля их капитала в объеме накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в КНР превышает 60%.

ЭПШП имеет северную, центральную и южную ветки, которые берут начало в экономически развитых районах КНР – район кольца Бохайского залива, дельта р. Янцзы и провинция Гуандун, относящаяся к южным приморским районам. Северная и южная ветки частично затрагивают центральные районы КНР – провинции Шаньси и Хунань. Все три ветки проходят через западные районы КНР по маршрутам: Автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ), Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР); пров. Шэньси – пров. Ганьсу – СУАР; г. Чунцин – пров. Сычуань – пров. Цинхай – СУАР.

По территории КНР МШП-21 проходит через район кольца Бохайского залива, дельту р. Янцзы, южные приморские районы – провинции Гуандун, Фуцзянь и Хайнань и по южному побережью Гуанси-Чжуаньского АР.

Экономически хуацяо присутствуют во всех вышеназванных районах, но наиболее существенно их экономическое влияние в районе кольца Бохайского залива, в дельте р. Янцзы, провинциях Гуандун, Фуцзянь и Хайнань – 14,61; 17,44; 19,77; 5,9 и 1,54 млрд долл. инвестиций хуацяо. Также довольно заметно их экономическое присутствие в провинциях Шаньси, Сычуань и г. Чунцин – 1,68; 4,57 и 2,08 млрд долл. инвестиций хуацяо¹.

Во всех рассматриваемых районах большая часть предприятий хуацяо занята в сфере обрабатывающей промышленности (от 33,8 до 100%), в Пекине, провинциях Гуандун, Шаньдун, Фуцзянь, Чжэцзян и Шэньси высок процент компаний хуацяо, занятых в высокотехнологичной промышленности (от 17 до 100%). В Пекине, Шанхае, Чунцине, СУАР, Гуанси-Чжуаньском АР, провинциях Ляонин, Цзянсу и Шаньдун высокий процент компаний хуацяо, занятых в сфере услуг (от 23,5 до 40%) [10, 11]. Отраслевая структура компа-

¹ Все расчеты произведены по среднегодовому показателю за 2014–2016 гг. на основе: данных Китайского статистического ежегодника 2014, 2015 и 2016 гг., китайских региональных статистических ежегодников 2014, 2015 и 2016 гг. и статистических данных официальных сайтов Государственного статистического управления КНР и его региональных отделений в соответствующих городах и провинциях.

ний хуацяо в целом соответствует отраслевой структуре регионов, в которых они расположены. Продукция, производимая промышленными предприятиями хуацяо, может составить часть экспорта по линии ЭПШП и МШП-21, а сервисные компании хуацяо могут обеспечить логистическую поддержку этих проектов.

В странах, через которые проходит ЭПШП, без учета экспатов, проживает порядка 1–1,2 млн зарубежных китайцев – это 1,7–2% всей китайской диаспоры за рубежом. Из них 39–47% проживают в странах маршрута северной ветки (Россия 33–40%, Казахстан 6–7%), 59,6–66,6% – центральной ветки (Центральная Азия 8,2–9,2%, Ближний Восток 5–6%, Балканский п-ов 0,3–0,4%, Западная Европа 44–53%), 0,3–0,4% – южной ветки (Пакистан)¹ [12, 13]. На долю стран-участниц ЭПШП приходится порядка 10% (500 млрд долл.) совокупного капитала мировой китайской диаспоры, что в 5 раз больше общего объема средств Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и в 12,5 раза больше объема Фонда Шелкового пути, т.е. хуацяо имеют возможность принимать активное финансовое участие в реализации проекта ЭПШП.

Информация о бизнесе хуацяо в странах-участницах ЭПШП доступна лишь по России, Казахстану, Турции, Хорватии, Австрии, Германии, Франции и Пакистану. Во всех этих странах предприятия хуацяо заняты ресторанным бизнесом и торговлей. Туристические фирмы зарубежных китайцев работают в России, Турции, Австрии и Германии. Специализирующиеся на китайской медицине компании хуацяо присутствуют в Турции, Германии и Пакистане. В Казахстане и Австрии предприятия хуацяо заняты в обрабатывающей промышленности, в Турции и Франции – пошивом одежды. Кроме вышеперечисленного, компании хуацяо в России заняты сельским хозяйством, строительством, закупками нефтехимического сырья, древесины и цветных металлов, международными транспортными перевозками, рекламой и выпуском газет; в Турции предприятия хуацяо заняты в сфере недвижимости; во Франции – в сфере электронной информации и услуг; в Пакистане – в косметологии [14, 15]. Совместно с крупными государственными и частными китайскими компаниями зарубежные китайские предприниматели уже создали в странах-участницах ЭПШП экономический, финансовый и логистический фундамент для продвижения ЭПШП.

В странах, через которые должен пройти МШП-21, проживает порядка 42–43 млн зарубежных китайцев – это 70–71,6% мировой китайской диаспоры, из них 42 млн проживают в странах Юго-Восточной Азии (ключевой регион МШП-21), на долю которых приходится порядка 30% (1,5 трлн долл.) совокупного капитала зарубежных китайцев².

Степень зависимости стран ЮВА от капитала зарубежных китайцев является довольно высокой, практически во всех странах региона она кратно превышает объемы инвестиций в основные производственные фонды, в одних

¹ Рассчитано и составлено автором по: Демографический ежегодник Казахстана – 2010, 2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gov.kz/> (дата обращения: 21.06.2016).

² Материалы базы данных по зарубежным китайцам при библиотеке Цзинаньского университета (отдел по зарубежным китайцам).

странах кратно превышает ВВП, в других на несколько процентов выше или сопоставима с ВВП.

Капитал хуацяо проник во все отрасли экономики стран ЮВА, степень присутствия зарубежного китайского бизнеса в экономике этих стран довольно высокая – 20–70% различных сегментов местных рынков.

Хуацяо контролируют значительную часть торговли стран ЮВА, прежде всего внешней, т.е. практически вся внешняя торговля стран ЮВА представляет собой торговлю в формате «зарубежные китайцы – иностранные государства», в торговле с КНР в формате «зарубежные китайцы – Китай».

Фактически через зарубежных китайцев произошло экономическое завязывание стран ЮВА на Китай. Накопленный капитал хуацяо в ЮВА и его влияние на экономику региона, а также тесные бизнес-связи зарубежных китайских предпринимателей с КНР и их развитая бизнес-сеть в Европе и США являются одним из ключевых ресурсов для успешного развития МШП-21.

Российское измерение

«Перекройка» Евразии, но без США и ее ближайших союзников несет России как выгоды, большие возможности, так и некоторые риски. Подписанное в Москве 8 мая 2015 г. российско-китайское Заявление о сопряжении Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) политически актуализирует «российскую часть». То есть документ автоматически определяет российское евразийское пространство (от Урала до западных и центрально-азиатских границ РФ) в качестве основной зоны транзита, инвестиций и промышленной кооперации.

При этом очевидно, что проблема (сопряжение) находится в начальной стадии изучения и развития. Она политически обозначена нашими лидерами (В.В. Путиным и Си Цзиньпином), подкреплена рядом общих (в основном) китайских концепций развития ЭПШП и активно сопровождается экспертно-аналитическим изучением самого проекта «Один пояс, один путь» и его евразийского крыла – «Экономического пояса Шелкового пути».

Основной формат сопряжения между ЕАЭС и ЭПШП видится больше как двусторонний – «Китай (главный исполнитель и вдохновитель проекта) – Россия (основной «держатель» евразийского пространства, по которому пройдет часть маршрутов «Шелкового пути»)». В идеале полноформатное сопряжение официально планируется как коллективное сопряжение КНР и участников ЕАЭС, включая Россию.

Сейчас мы наблюдаем процесс *«неполного/частичного сопряжения»*, который, однако, совершенно не означает, что на данном этапе РФ (экономически и политически) отрезана от потенциальных китайских возможностей – инвестиционных, инфраструктурных и др. Наоборот, данная тенденция активно стимулирует РФ и КНР, с одной стороны, для углубления проекта сопряжения в тех сферах, которые не являются проблемными.

С другой стороны, реализация ЭПШП в российско-китайской проекции связана с началом переформатирования межгосударственных экономических и интеграционных связей, формированием «евразийского мира» без вмешательства США и ее ближайших союзников. В условиях западных санкций

против России и попыток изоляции ее от остального мира сближение ЭПШП, ЕАЭС и расширенной ШОС объективно разрушает американскую стратегию.

В контексте сопряжения просматривается и перспектива формирования долгосрочной евразийской политики ШОС, в которой бы Организация играла связующую роль между ЭПШП и ЕАЭС. Подобный подход позволяет значительно снизить возможности экономического доминирования Китая и сохранить традиционные позиции России в Центральной Азии без ущерба евразийской интеграции.

Отталкиваясь от российского и китайского дискурсов в рамках общих характеристик на данном этапе, можно сформулировать ряд промежуточных выводов китайской инициативы «Один пояс, один путь»:

- несомненно, что запущенный процесс сопряжения, при всех его асимметриях и нестыковках, объективно позволяет России и Китаю выступать в качестве глобальных/равноправных игроков в Евразии, приступивших к созданию общего экономического пространства;

- замысел сопряжения может содержать два компонента:

- первый – углубление экономического взаимодействия с Китаем как единственным реальным представителем проекта ЭПШП. Причем особенностью этого взаимодействия являются в основном двусторонние экономические форматы и создание соответствующих бизнес-структур на территориях двух стран (СП). Сотрудничество в формате ЕАЭС – Китай пока не дает практических результатов, хотя совместная российско-китайская рабочая группа была сформирована и приступила к работе еще в июне 2015 г. Учитывая, что Казахстан также договорился о сопряжении ЭПШП с собственной национальной программой «Светлый путь», можно сказать, что поиск путей сопряжения региональных интеграционных проектов реально ведется также в двустороннем формате;

- вторым компонентом сопряжения можно считать цель по созданию ЗСТ между ЕАЭС и Китаем. Начатые в декабре 2015 г. переговоры о заключении всеобъемлющего соглашения в области торгово-экономического сотрудничества, рассчитанные на несколько лет, априори не предполагают серьезных шагов к созданию ЗСТ, таких как крупные сокращения импортных пошлин, а будут сосредоточены на инвестициях Китая в промышленный сектор, инфраструктуру и сферу услуг. Это делает главной целью сопряжения двусторонние договоренности о китайских инвестициях, которые теперь имеют новую политическую поддержку в форме консультаций между Россией – Китаем и ЕАЭС – Китаем.

Литература

1. Туйдунгунцзяньсычоучжилуцзиньцидайхэ 21 шицзихайшансычоучжилудэюаньциннойсиндун [Сайт посольства КНР в России. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21-го века». URL: <http://ru.china-embassy.org/chn/eyxxs/t1257322.htm> (дата обращения: 23.04.2015).

2. Юань Синьтао. «И дай и лу» цзяньшэдэгоячжяньлюэфэньси [Юань Синьтао. Анализ государственной стратегии «Один пояс, один путь»] // Лилуньюэкань. 2014. № 11. С. 5–9.

3. *Шанхай* гоцзивэньтияньцзююаньсычоужилуцзинцидайдуйцзюяцзинцизияньмэн: международных исследований: Экспертный доклад о развитии проекта ЭПШП. 2015. Октябрь. Шанхай. 88 с.

4. *Шанхай* гоцзивэньтияньцзююань. «Сычоужилуцзинцидайдуйцзюяцзинцизияньмэн: гунцзяньюягунтунцзинцикунцзянь» [Шанхайская академия международных исследований: Экспертный доклад «Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: создание общего евразийского экономического пространства. 2016. Март. Шанхай. 111 с.

5. *Новый Шелковый путь и его значение для России* / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016.

6. *Zhao Shengnan, Zhao Yanan, Mo Jingxi* (China Daily). Pacts to boost economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content_17139294.htm

7. Li meets APEC Finance Ministers Meeting's delegations heads in Beijing URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1021/c102839-8797994.html>

8. *President* hails regional trade move. URL: http://www.china.org.cn/world/2014-11/11/content_34019514.htm

9. *Bai Shi*. Free Trade for the Future. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm.

10. Чжунгоцяоцзыциефацжяньняньдубаогао – 2008: Годовой доклад по развитию компаний с капиталом зарубежных китайцев в КНР – 2008. Пекин, 2009. С. 145–148.

11. Хайвайхуашаньбай Чжунго. Чжунгоцяоцзыциефацжяньняньдубаогао – 2014 [Зарубежные китайские предприниматели в КНР]: Годовой доклад по развитию компаний с капиталом зарубежных китайцев в КНР – 2014. Пекин, 2014. URL: <http://www.chinanews.com/zgqj/2013/07-01/4986662.shtml>; <http://mt.sohu.com/20160605/n453009730.shtml>

12. *Материалы* сайта Всемирного банка. Migration data / Bilateral migration matrix. 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.worldbank.org/en/topic/migrationremittancesdiasporaisues/brief/migration-remittances-data> (дата обращения: 21.07.2016).

13. По материалам базы данных библиотеки университета Огайо [Электронный ресурс]. URL: <http://cicdatabank.library.ohiou.edu/opac/population.php> (дата обращения: 30.07.2016).

14. *Хайвай* цяоцин гуаньча. 2014–2015 / «Хайвай цяоцин гуаньча» бяньвэйхуэй бянь. Гуанчжоу, 2015. С. 358–359.

15. *Хуажэнь* цзинци няньцзянь 2012–2013. Бэйцзин: Чжунго хуацяо чубаньшэ, 2013 // Экономический ежегодник по этническим китайцам, проживающим за рубежом 2012–2013. Пекин: Чжунго хуацяо, 2013.

Lousianin S.G., Institute of Far Eastern Studies RAS (Moscow, Russian Federation). E-mail: lousianin@ifes-ras.ru

Afonasyeva A.V., Institute of Far Eastern Studies RAS (Moscow, Russian Federation). E-mail: alina-afonasyeva@yandex.ru

BELT AND ROAD INITIATIVE - POLITICAL AND ECONOMIC DIMENSIONS

Keywords: Belt and Road Initiative, Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Road, China, Russia, economy, politics, foreign Chinese.

The article gives a multianalysis of the Chinese Belt and Road Initiative. The main discussion points on this issue were noted also. The authors focus on the geopolitical and economic nuances of the Silk Road Economic Belt (SREB) and the 21st Century Maritime Silk Road (MSR), showcase the importance of the Chinese diaspora resources in the construction of SREB and MSR. The conclusions regarding the interests union of the EEU and the Chinese SREB initiative are given.

References

1. Tuidong gongjian sichouzhilu jingjidai he 21 shiji haishang sichouzhilu de yuanjing yu xingdong [The site of the Chinese Embassy in Russia. Vision and action aimed at promoting joint construction of the "Economic belt of the Silk Road" and the "Sea Silk Road of the 21st century"]. URL: <http://ru.china-embassy.org/chn/eyxss/t1257322> (Accessed: 23th April 2015)

2. Yuan Xintao "Yidai yilu" jianshe de guojia zhanlue fenxi. [Yuan Xintao. Analysis of the state strategy "One belt, one road"]. Lilunyecan, 2014. 11. pp. 5-9.

3. Shanghai guoji wenti yanjiuyuan sichouzhilu jingjidai ketizu [Shanghai Academy of International Studies. Expert report on the development of the OBOR project]. October 2015. Shanghai. pp. 88.
4. Shanghai guoji wenti yanjiuyuan. "Sichouzhilu jingjidai duice ouya jingji lianmeng: gongjian ouya gongtong jingji kongjian" [Shanghai Academy of International Studies. Conjugation of the EAEC and OBOR: creation of a common Eurasian economic space]. March 2016. Shanghai. pp. 111.
5. Petrovskij V.E., Larina A.G., Safronova E.I. Novyj Shelkovyj put' i ego znachenie dlja Rossii [The «New Silk Road» Project and its Significance for Russia]. Moscow. DeLi plus. 2016. pp. 225, 234.
6. Zhao Shengnan, Zhao Yinan, Mo Jingxi (China Daily). Pacts to boost economic cooperation URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content_17139294.htm.
7. Li meets APEC Finance Ministers Meeting's delegations heads in Beijing URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1021/c102839-8797994.html>.
8. President hails regional trade move URL: http://www.china.org.cn/world/2014-11/11/content_34019514.htm.
9. Bai Shi. Free Trade for the Future. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm.
10. Zhongguo qiaozi qiye fazhan niandu baogao – 2008 [Annual report on the development of companies with capital of foreign Chinese in the PRC - 2008]. Beijing. 2009. pp. 145-148.
11. Haiwai huashan zai Zhongguo. Zhongguo qiaozi qiye fazhan niandu baogao – 2014 [Foreign Chinese entrepreneurs in China. Annual report on the development of companies with capital of foreign Chinese in the PRC – 2014]. Beijing. 2014. P. 70. URL: <http://www.chinanews.com/zgqj/2013/07-01/4986662.shtml>; <http://mt.sohu.com/20160605/n453009730.shtml>.
12. Materials from the World Bank site. Migration data / Bilateral migration matrix 2013. Electronic resource. Available from: <http://www.worldbank.org/en/topic/migrationremittancesdiasporaisues/brief/migration-remittances-data> (Accessed: 21th July 2016).
13. Based on data from the Ohio University library database. Electronic resource. Available from: URL: <http://cicdatabank.library.ohiou.edu/opac/population.php> (Accessed: 30th July 2016).
14. Haiwai qiaoqing guancha 2014-2015 [Review of the status of emigrants abroad 2014-2015]. Guangzhou, 2015. pp. 358–359.
15. Huaren jingji nianjian 2012-2013. Beijing: Zhongguo huaqiao chubanshe, 2013. [Economic yearbook for ethnic Chinese living abroad 2012-2013. Beijing: Zhongguo Huaqiao Publishing House, 2013].

Lousianin S. G., Afonasyeva A.V. Odin poyas, odin put' – politicheskie i ehkonomicheskie izmereniya [Belt and road initiative – political and economic dimensions]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics, 2017, no 40, pp. 5-14.