

УДК 327.8(470:5)+930

М. Ф. Новоженова, В. Н. Пантелеева

**УЧАСТИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ИНТЕГРАЦИОННЫХ
ПРОЦЕССАХ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ
(ОБЗОР НОВЕЙШИХ ПУБЛИКАЦИЙ)**

НОВОЖЕНОВА Маргарита Федоровна – кандидат исторических наук, доцент. Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. Ул. Лоцманская, 3, Санкт-Петербург, 190121, Россия. E-mail: history@smtu.ru.

ПАНТЕЛЕЕВА Валерия Николаевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и культурологии. Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. Ул. Лоцманская, 3, Санкт-Петербург, 190121, Россия. E-mail: history@smtu.ru.

В статье анализируются работы российских авторов, вышедшие в последние годы и посвященные вовлечению Российской Федерации в интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для их развития на современном этапе характерны тенденции к трансрегионализации и формированию новых экономических партнерств – мегапартнерств. Особый интерес для России и для стран входящих в ЕАЭС представляет китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути». Рассматривая проблемы, возникающие в процессе реализации данного проекта, российские ученые и российское экспертное сообщество уделяют особое внимание возможности соединения потенциалов стран-участниц китайской инициативы, а также поиску основных направлений и форм сотрудничества.

РОССИЯ; КИТАЙ; АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН;
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ; ЕВРАЗИЙСКИЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ; ШАНХАЙСКАЯ ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

На современном этапе мирового исторического развития Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) превращается в новый центр мировой экономики. На пространстве региона, который объединяет 58 стран и территорий, действуют многие интеграционные объединения, в том числе Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). После того, как правительство РФ

объявило о стратегическом «развороте на Восток», а эта тенденция, по мнению экспертов, носит долговременный характер, Россия должна будет более активно включаться в интеграционные процессы, происходящие в АТР. В последнее время в развитии этого региона, также как и в развитии мировой экономики в целом, проявилась новая тенденция к трансрегионализации, связанная с формированием новых экономических партнерств – мегапартнерств. К ним экономисты относят ряд проектов, в том числе Транстихоокеанское торговое партнерство (ТТП), Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП) между США и Европой, а также китайский проект Всеобъемлющего (Всестороннего) регионального экономического партнерства (ВРЭП). Политики, экономисты, историки анализируют проблемы, с которыми может столкнуться Россия в связи с переходом к качественно новому типу глобализации. Они рассматривают необходимость, возможность, а также цели и задачи участия России и стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в новых проектах, анализируют перспективные направления и формы партнерств.

Интеграционные процессы, происходящие в АТР, анализирует в своей статье доктор политических наук В.Е. Петровский [1]. Он считает, что Россия, прежде всего, должна трезво оценить собственный потенциал для того, чтобы определить возможность и целесообразность подключения к переговорным процессам. РФ, осуществляя свой «разворот на Восток», должна приступить к детальной, кропотливой работе по присоединению к механизмам экономической интеграции в АТР. Это имеет огромное значение не только для России, но и для стран-участниц Евразийского экономического союза, которому важно найти и закрепить за собой «конкурентоспособную нишу» в мировой экономике [1, с. 11].

Ученый обращает внимание на то, что высокий уровень обязательных требований, предполагаемый соглашениями, как, например, по ТТП, является серьезным барьером для участия России в тех или иных проектах. В связи с этим наибольший интерес для России имеет присоединение к мегапроектам, инициированным Китаем. В сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин во время визита в Казахстан предложил сформировать, совместно со странами Центральной Азии,

«Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). Проект предполагает создание транспортного, энергетического, торгового коридора между странами Азии и Европы. В октябре этого же года в ходе визита в Индонезию Си Цзиньпин предложил аналогичный план для расширения сотрудничества Китая со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также Восточной Африки и Европы под названием «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Названия напоминают о Великом Шелковом пути, проложенным Китаем еще во II в. До н. э. Торговые караванные маршруты проходили через территории современных государств: Киргизии, Казахстана, Монголии, Индии, Турции, Ирана и Греции. Китайская инициатива затрагивает различные области развития многих государств и целых регионов мира: безопасность, социокультурные, политические, цивилизационные аспекты их существования. В Китае оба проекта были объединены под общим названием «Один пояс – один путь».

Важную роль в финансировании проектов в рамках ЭПШП должны сыграть Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути. В. Петровский считает, что создание этих структур отвечает новым вызовам и отражает изменения в мировом экономическом порядке. АБИИ призван стать мощным финансовым инструментом развития инфраструктурных проектов в АТР, а также послужить дополнением к работе Мирового валютного фонда (МВФ) и Всемирного банка (ВБ). На переговорах по созданию АБИИ представители китайской стороны заявили, что КНР не будет иметь права вето. По мнению ученого, это предложение оказалось чрезвычайно важным условием для вступления Великобритании, Франции, Германии и Италии в АБИИ. Отказ от права вето означает, что ни одна страна-учредитель нового банка не будет иметь права диктовать свои условия, в отличие от сложившейся практики в международных финансовых институтах, поддерживаемых США. Следует отметить, что ряд наблюдателей, в том числе историк-востоковед Д. Добров считает, что АБИИ может стать не только дополнением, но и конкурентом МВФ и ВБ [2].

Соглашение о создании АБИИ подписали 57 стран. Крупнейшими учредителями банка по объему вложений являются Китай, Индия, Россия,

Германия и Южная Корея. Из крупных экономик, как пишет В. Петровский, только США и Япония заняли по отношению к АБИИ скептическую позицию. Присоединение России к АБИИ, по мнению первого заместителя Председателя Правительства РФ И. Шувалова, позволит стране расширить сотрудничество не только в области поставок энергоресурсов, но и в сфере высоких технологий в транспорте, промышленности, строительстве, связи и сельском хозяйстве. В настоящее время к реализации ЭПШП привлечены и другие банки, в том числе Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк. Фонд Шелкового пути является средне- и долгосрочным фондом развития и инвестиций, предоставляющий помощь странам и регионам, расположенным вдоль «Одного пояса – одного пути» в строительстве объектов инфраструктуры, включая дорожно-транспортную сеть, объекты электроснабжения, телекоммуникации. Научные эксперты признают, что в ближайшие годы строительство азиатской инфраструктуры будет происходить стремительными темпами, так предполагается, что ежегодные темпы роста инфраструктурного строительства составят 7–8% [3].

Китайская инициатива Экономический пояс Шелкового пути стала предметом повышенного внимания многих политиков, историков, экономистов, экспертов. По мнению С.В. Уянаева, старшего научного сотрудника Центра «Россия–Китай» ИДВ РАН, это вызвано тем, что проект носит комплексный, стратегически важный и «географически масштабный» характер, выходящий за рамки Китая [4, с. 8]. Как отмечает ученый, некоторые российские эксперты с настороженностью встретили китайский проект ЭПШП, предположив, что он является конкурентом российского проекта создания Евразийского экономического союза, международного интеграционного экономического объединения, пришедшего на смену Евразийскому экономическому сообществу в январе 2015 г. Его участниками являются Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения и Киргизия. Китайские эксперты также выражали опасение, что участие ЕАЭС в проекте может ослабить экономический потенциал ШОС. С. Уянаев анализирует тот путь, который прошли две страны к пониманию необходимости сочетания проектов ЭПШП и ЕАЭС.

Настороженное отношение российских и китайских специалистов сохранялось вплоть до встречи Президента РФ В. Путина с Председателем КНР Си Цзиньпином в феврале 2014 г. в Сочи. На этих переговорах обсуждалось «совместное строительство экономического коридора Шелкового пути». Автор подчеркивает, что китайские ученые, эксперты проделали огромную работу по уточнению проекта и в марте 2015 г. была обнародована развернутая программа под названием «Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» [5]. В этом документе системно изложены основные принципы, цели, географические рамки, а также механизмы реализации китайской инициативы. Будущими сферами сотрудничества назывались: политические контакты и координация политических установок, транспортные коммуникации, торговые свободы, финансы, общественные и гуманитарные связи. Причем, как пишет ученый, на первое место было поставлено согласование между странами-участницами «политических установок для развития», и лишь затем говорилось о сотрудничестве в других сферах.

Анализируя проект в ряде работ, С. Уянаев отмечает, что с его точки зрения, важным является уточнение, что китайская инициатива – не скрытая идея лидерства Китая, а крупный геоэкономический план открытого взаимодействия, основанного на многополярности [6, с. 244]. Ученый рассматривает внешний географический охват «пояса и пути». Согласно документу, «сухопутный пояс», начинаясь в Китае, и пролегая по территориям Азии, Европы и Африки, включает три главные линии – через Центральную Азию в Россию и Европу (Балтию); через Центральную Азию и Западную Азию в страны Персидского Залива и Средиземноморья; в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. «Морской путь», начинаясь у берегов Китая, имеет два главных маршрута – «через Южно-Китайское море и Индийский океан в Европу»; через Южно-Китайское море в Южную часть Тихого океана» [6, с. 245]. В марте 2015 г. И. Шувалов в ходе Азиатского экономического форума заявил о решении России принять участие в проекте Экономический пояс Шелкового пути. Он сказал, что совместная работа по развитию ЕАЭС и ЭПШП создаст дополнительные возможности для развития Евразийского экономического союза и Китая.

Особое внимание С. Уянаев уделяет совместному российско-китайскому заявлению о сотрудничестве в рамках проекта ЭПШП, подписанному в мае 2015 г. [7]. В этом документе говорится о «сопряжении» строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Следует отметить, что, несмотря на некоторые опасения ряда китайских экспертов, руководство страны согласилось с аргументами российских политиков и ученых о необходимости сотрудничества не с каждым членом ЕАЭС, а с объединением в целом. Было заявлено, что страны будут налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего, на площадке ШОС, твердо придерживаясь принципов транспарентности, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов. В числе приоритетных, были названы следующие направления: расширение торгово-инвестиционного взаимодействия; развитие транспортной инфраструктуры; строительство малых и средних предприятий, важных для региона; сотрудничество в различных областях кредитно-финансовой деятельности. В документе подчеркивалось, что стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза.

Китайские ученые обращают особое внимание на то, что ЭПШП и МШП – не интеграционная структура, не региональная или международная организация, а инициатива взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития. Она открыта, всеобъемлюща, лишена жестких ограничительных рамок и приветствует участие всех стран и международных организаций. Участвовать в проекте могут все заинтересованные государства и компании, которые будут сами выбирать удобный для себя формат взаимодействия. «Мораль выше интересов» – на такой основе Китай предполагает развивать контакты между странами-участницами проекта [8]. По мнению С. Уянаева, Россия, после принятия совместного заявления, стала более активно участвовать в форумах, конференциях, симпозиумах, посвященных строительству ЭПШП.

Глубокий анализ тенденций трансрегионализации глобальной экономики дает в своих работах ученый-экономист Б.А. Хейфец. Он, как и ряд других экономистов, считает, что отличительной тенденцией в

развитии мировой экономики, проявившейся в последние годы, является формирование трансрегиональных экономических альянсов нового типа – мегапартнерств, в том числе ТТП, ЕС – Канада, ЕС – Япония, ТАТИП, ВРЭП [9, с. 4]. Ученый отмечает, что тенденция трансрегионализации должна привести к принципиальным изменениям в структуре и характере международного разделения труда. Приоритетом при формировании мегапартнерств является, прежде всего, общность экономических интересов, а не территориальная близость и наличие общих границ [9, с. 10]. Б. Хейфец считает, что развитие трансрегионализации создает для России определенные риски, связанные с определением ее места в глобальной экономике, в связи с этим необходимо изменить внешнеэкономическую стратегию страны, разработать ответные меры на вызовы трансрегионализации, в том числе оценить выгоды и риски возможных партнерств.

Вполне оправдано, по мнению автора статьи, выделение особого типа экономического партнерства, к которому относится китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Б. Хейфец пишет, что в настоящее время еще не сформированы четкие очертания этого проекта, тем не менее, возможно, что в нем примут участие 60 государств и международных организаций, он охватит страны, где проживает около 4 млрд. человек [9, с. 25–26].

Важнейшей стороной проекта ЭПШП является его транспортно-инфраструктурная компонента. Новый Шелковый путь пройдет по территориям, которые характеризуются невысоким уровнем развития инфраструктуры, и позволит существенно сократить сроки поставки экспортных и импортных товаров. Так, например, путь из Китая в Германию по железной дороге займет 16 дней, в то время как путь по морю – вдвое больше [10]. Что же касается России, то Б. Хейфец отмечает, что Китай участвует в финансировании разработки проектной документации высокоскоростной железной дороги Москва – Казань. Также обсуждается вариант включения в маршруты Шелкового пути и дороги Москва – Санкт-Петербург. Транссибирскую магистраль и БАМ Китай, скорее всего, предполагает рассматривать для торговли с Россией. Транссиб, нуждаясь в модернизации, в настоящее время не может

конкурировать с Казахстанским транзитом. Северный морской путь, как транспортная связка между АТР и Европой, пока не вошел в проект Шелкового пути.

Б. Хейфец пишет, что ЭПШП не следует рассматривать только как средство организации транзитных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Создаваемые коридоры должны стать зоной более гармоничного институционального сопряжения, зоной более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития. Здесь же, с точки зрения ученого, возможны различные подходы. Одним из вариантов является участие России и ЕЭАС в проектах Китая по созданию 23 экономических торгово-производственных зон в рамках ЭПШП по Евразии. Автор статьи уверен в том, Россия должна проявлять большую активность в реализации данного проекта, теснее координировать свои действия с другими странами ЕАЭС. Однако осуществить это невозможно без реальной модернизации российской экономики, совершенствования ее структуры [11].

Ученый предполагает, что китайский проект может стать крупнейшим современным экономическим партнерством. Кроме того, этот проект можно считать гибридным, так как он будет реализовываться по разным направлениям, с разными скоростями. Важной особенностью китайского проекта является то, что он не предполагает заключения одного универсального соглашения, как в ТТП или ТАТИП. Более того, ЭПШП и МШП может стать и самым гибким экономическим партнерством: его участники смогут обмениваться мнениями относительно путей экономического развития для выявления потенциальных конфликтных точек, устранять их и выработать единую концепцию развития с учетом экономической, политической и правовой практик стран – участниц этого проекта [11, с. 49].

Доктор экономических наук А.В. Островский в своих работах отмечает, что китайский проект Экономического пояса Шелкового пути можно рассматривать как путь к международному экономическому сотрудничеству. Главное внимание он уделяет перспективам взаимодействия ЕАЭС и ЭПШП, анализирует возможности их «сопряжения» [12, с. 8–9]. По его мнению, под «сопряжением» следует

понимать, то что, с одной стороны, Россия, тесно сотрудничая с КНР, будет поддерживать строительство ЭПШП. С другой, Китай станет поддерживать усилия РФ по продвижению интеграционных процессов в рамках ЕАЭС. Появляется возможность, что на территории стран ЕАЭС в зоне развития транспортной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги) ускоренными темпами начнет развиваться экономика. Ученый напоминает, что опыт конца XIX – начала XX вв. показывает, что после начала строительства Транссибирской магистрали и Китайской Восточной железной дороги началось быстрое освоение территорий, прилегающих к ним, в том числе Восточной Сибири и Дальнего Востока на территории России, а также северных провинций Китая. А. Островский выражает надежду, что сочетание двух проектов – ЕАЭС и ЭПШП, позволит для России и других членов Евразийского экономического союза создать огромную транзитную зону для грузов из Европы в Азию, а также в значительной степени расширить торгово-экономическое сотрудничество между странами ШОС [12, с. 10]. Важными этапами сопряжения ученый считает согласование вопроса о путях экономического развития стран-участниц проекта; снижение, а затем и ликвидация торговых и инвестиционных барьеров между участниками ЭПШП. Ученый считает необходимым максимально использовать возможности АБИИ и Фонда Шелкового пути, в которых Россия, Индия, Китай являются главными акционерами.

В докладе, сделанном на заседании Президиума Российской академии наук в марте 2017 г., А. Островский отметил три основные проблемы российско-китайского сотрудничества: создание зоны свободной торговли между КНР и ЕАЭС; начало строительства высокоскоростной железной дороги Москва – Пекин и участка дороги Москва – Казань; ускоренное развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке [13]. Рассматривая сложившуюся ситуацию в странах ЕАЭС по сотрудничеству с китайским проектом ЭПШП, ученый отмечает, что в настоящее время у Казахстана и Белоруссии уже имеются совместные инфраструктурные проекты развития. В частности, в Казахстане осуществляется модернизация и строительство железных и автомобильных дорог. В Белоруссии полным ходом идет строительство китайско-белорусского парка «Великий камень»

под Минском. А. Островский выражает опасения, что Россия, по-прежнему, не имея, конкретных проектов сотрудничества с Китаем, может опоздать к участию в китайской инициативе и оказаться в стороне от Экономического пояса Шелкового пути.

Вопросы сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС рассматривает в своих работах и казахстанский политолог, востоковед К.Л. Сыроежкин [14]. Он считает, что на Евразийском пространстве это два наиболее реальных проекта. Однако на сегодняшний день, ЭПШП по ряду позиций обладает значимыми конкурентными преимуществами по сравнению с ЕАЭС. Автор обращает внимание на то, что при их сопряжении необходимо, прежде всего, учитывать стратегические интересы России, Китая и национальные интересы государств-участников ЕАЭС, через территории которых предполагается провести Шелковый путь. К. Сыроежкин называет возможные направления сопряжения двух проектов. Прежде всего, это создание современной транспортной и логистической инфраструктуры. Следующим направлением является упрощение таможенных процедур, снятие барьеров, мешающих развитию взаимной торговли. Важным направлением является проблема, связанная с энергоресурсами. В настоящее время Китай испытывает их растущий дефицит, Россия и страны Центральной Азии, напротив, заинтересованы в наращивании поставок энергоресурсов в Китай. Эту проблему поможет решить создание новой морской, железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры, которую предполагается создать в рамках реализации ЭПШП. Автор считает, что в перспективе можно говорить о формировании в Евразии единого энергетического пространства. Еще одним направлением сопряжения он называет водные и экологические проекты, в которых заинтересованы Россия, ЕАЭС и Китай. Именно в этой области открываются перспективы для создания механизмов научно-технического сотрудничества и внедрения научно-технических достижений в производство. Актуальным направлением является создание совместных проектов, связанных с обеспечением продовольственной безопасности [14, с. 48–50].

По мнению К. Сыроежкина, одна из серьезных проблем заключается в создании условий, при которых оба проекта не выступали бы в качестве

конкурирующих сторон, а дополняли друг друга. В этой связи Китай и Россия должны будут договориться о разделе сфер влияния и интересов. Автор статьи выражает озабоченность тем, что, несмотря на подписанное соглашение о сопряжении двух проектов, в практическом плане сделано мало. До настоящего времени отсутствуют системные исследования ученых и экспертов по проектам, а также государственные заказы на такие исследования. В рамках ЭПШП разработан только проект создания транспортно-логистической, торговой и финансовой инфраструктуры. Из стран ЕАЭС наибольших успехов в процессе сопряжения с проектом ЭПШП добился Казахстан. Дело объясняется тем, что казахстанская национальная программа «Нурлы жол» и ЭПШП во многом совпадают. Это, прежде всего, касается транзита через территорию Казахстана грузов из Китая, а также развития транспортной и логистической инфраструктуры на территории Казахстана. Важным моментом является и тот факт, что Китай предоставляет большие кредиты и готов финансировать проекты не только в рамках ЭПШП, но и те, которые намечено реализовать в рамках программы «Нурлы жол». Только за 2014–2015 гг. Казахстан подписал с Китаем контрактов на сумму 48 млрд. долларов, а общий объем китайских инвестиций в экономику Казахстана превысил 70,6 млрд. долл. [14, с. 46].

В заключение обзора научных статей по изучаемой теме, следует отметить, что в 2016 г. группой российских, казахстанских и китайских экспертов был подготовлен аналитический доклад «Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи» [15]. Авторы считают, что Экономический пояс Шелкового пути – это набор проектов, однако объединение их в единой концепции, имеющей глубокие исторические корни, дает право считать, что Китай выступает не только как экономический, но и как идейный лидер для стран региона [15, с. 5]. По мнению авторов доклада, китайские интересы в определенной степени совпадают с экономическими интересами России и стран Центральной Азии. Китай с интересом отнесся к предложению российских экспертов о своеобразном разделении труда в деле сопряжения, в соответствии с которым Россия займется вопросами безопасности, ЕАЭС – нормативной базой, а Китай, прежде всего, инвестициями в инфраструктуру и развитие [15, с. 113].

Ученые, подготовившие аналитический доклад, рекомендуют российским экспертам в самое ближайшее время разработать, согласованную в рамках ЕАЭС, концепцию, которая имела бы целостное и системное содержание. В связи с этим необходимо сформировать четкое представление о задачах России в том или ином регионе и о конкретных шагах по реализации разработанных проектов. Они считают, что объединив усилия, Китай, Россия и страны ЕАЭС будут способствовать формированию нового международного политического и экономического порядка, причем не только на региональном уровне АТР и Евразии, но и на глобальном.

Авторы доклада, отмечая, что сопряжение ЭПШП и ЕАЭС до сих пор имеет формат лозунга, предлагают конкретные пути по развитию российско-китайского сотрудничества. Стыковка двух проектов, по их мнению, возможна на нескольких платформах, в том числе это ШОС; аналитические центры в России и Китае; приграничные районы; работающие в РФ китайские компании и российские компании в Китае [15, с. 82]. Авторы доклада считают, что следует детально обсуждать конкретные инфраструктурные проекты, механизмы взаимной защиты инвестиций, вопросы регулирования сотрудничества в отдельных отраслях, таких как информационные технологии, электронная торговля, медицинские и образовательные услуги, и туризм. В докладе подчеркнуто, что Экономический пояс Шелкового пути дает возможность различным странам в соответствии с их уровнем экономического развития разработать свои предложения и проекты. России в этих условиях предстоит найти свое место.

Таким образом, анализируя статьи экономистов, историков, экспертов, посвященные проблемам участия России в интеграционных процессах, происходящих в АТР, можно сделать вывод о том, что они уделяют повышенное внимание возможности участия России в мегапроектах, разрабатываемых в рамках региона. Ученые отмечают, что в современных условиях особое значение приобретает сотрудничество России, Китая и стран ЕАЭС в рамках инициатив, предложенных китайской стороной, и, прежде всего, в проекте Экономического пояса Шелкового пути. В своих работах они анализируют направления

возможного сопряжения двух проектов, указывают на проблемы, которые могут возникнуть при их стыковке. Ученые выражают серьезную озабоченность, тем, что российская сторона до настоящего времени не разработала конкретную концепцию сопряжения двух проектов, что может оставить Россию, не только в стороне от интеграционных процессов, происходящих в АТР, от Экономического пояса Шелкового пути, но и отбросить ее на периферию глобального экономического пространства «в роли догоняющей экономики».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1. Петровский В.Е.** Россия и азиатско-тихоокеанская экономическая интеграция. В поисках «точки входа» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 4–11. ISSN: 0131-2812.
- 2. Добров Дмитрий.** Китай бросает вызов гегемонии Запада. [Электронный ресурс] – http://inosmi.ru/op_ed/20150403/227278991.html (дата обращ. 25.03.2017).
- 3. Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025.** http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.sh (дата обр. 25.03.2017).
- 4. Уянаев С.В.** Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 8–21. ISSN: 0131-2812.
- 5. Концепция и план действий по содействию совместному строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI в.»** [Электронный ресурс] – <http://kz.chineseembassy.org/rus/gyzg/t1250518.htm> (25.03.17).
- 6. Уянаев С.В.** Новые «Шелковые пути» Китая» принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т.20. № 20. С.242–259.
- 7. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.** 8 мая 2015 г. // Офиц. сайт президента РФ, 08.05.2015. – <http://www.kremlin.ru> (дата обр. 25.03.17).
- 8. Чжочао Юй.** Проект 21 века – Экономический путь Шелкового пути. – <https://cont.ws/@olegaaa/137379> (дата обращения 25.03.2017).
- 9. Хейфец Б.А.** Трансрегиональное переформатирование глобального экономического пространства. Вызовы для России – Москва. Институт Экономики. – 2016. – 83 с. ISBN 978-5-9940-0543-9.
- 10. Brautlecht N.** Germany plans to Expand Chinese Rail Link as Xi Visits Duisburg. URL: http://publicspherejournal.com/wp-content/uploads/2016/02/02.eurasian_land_bridge.pdf (дата обр. 25.03.2017).
- 11. Хейфец Б.А.** Экономический пояс Шелкового пути – новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 39–49. ISSN: 0131-2812.

12. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути». Как путь к международному экономическому сотрудничеству // Азия и Африка сегодня. 2016. № 2(703). С. 8–12. ISSN: 0321-5075.

13. Островский А.В. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы сопряжения двух проектов / доклад на заседании Президиума Российской академии наук, 14.03.2017. [Электронный ресурс] – <http://www.ifes-ras.ru/component/content/article/1-world/2098-vystuplenie-av-ostrovskogo-v-prezidiume-ran> (дата обр. 25.03.2017).

14. Сыроежкин К.Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2(31). С. 37-55. ISSN: 2073-4786.

15. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад) / Колл. авторов: А.В. Лукин, С.Г. Лузянин, Ли Синь, И.Е. Денисов, К.Л. Сыроежкин, А.С. Пятачкова / науч. ред. В.И. Якунин / М.: Научный эксперт. 2016. 129с. – [Электронный ресурс] – <http://centero.ru/wp-content/uploads/2016/11/111-avtor-logo-CHINA2-01.pdf> (дата обр.25.03.2017).

NOVOZHENOVA Margarita F. – State Marine Technical University of St. Petersburg. 3, Lotsmanskaya st., Saint-Petersburg, 190121, Russia. E-mail: history@smtu.ru.

PANTELEYEVA Valeriya N. – State Marine Technical University of St. Petersburg. 3, Lotsmanskaya st., Saint-Petersburg, 190121, Russia. E-mail: history@smtu.ru.

PARTICIPATION OF THE RUSSIAN FEDERATION IN INTEGRATION PROCESSES IN THE ASIA-PACIFIC REGION (REVIEW OF THE LATEST PUBLICATIONS)

This article analyzes the works of Russian authors, published in recent years and devoted to the Russian Federation involvement in the integration processes in the Asia-Pacific region. For their development at the present stage, there are tendencies towards transregionalization and the formation of new economic partnerships – megapartnerships. The Chinese project of the Silk Road Economic Belt is of special interest for Russia and for the countries entering into the Eurasian Economic Union. Considering the problems that arise in the process of implementing this project, Russian scientists and the Russian expert community pay special attention to the possibility of combining the potentials of the participating countries of the Chinese initiative, as well as the search for the main directions and forms of cooperation.

RUSSIA; CHINA; ASIA-PACIFIC REGION; THE SILK ROAD ECONOMIC BELT; REGIONAL COOPERATION; EURASIAN ECONOMIC UNION; THE SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION
