

DOI: 10.31857/S086919080000845-6

Для цитирования: Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Экономически пояс Шелкового пути: реальность и перспективы. *Восток (Oriens)*. 2018. № 4. С. 183–190. DOI: 10.31857/S086919080000845-6

For citation: Aristova L.B., Semenova N.K. Realities and perspectives of the Silk Road Economic Belt. *Vostok (Oriens)*. 2018, No. 4. Pp. 183–190. DOI: 10.31857/S086919080000845-6

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

© 2018

^{a)} Л.Б. АРИСТОВА, ^{b)} Н.К. СЕМЕНОВА

^{a)} Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7583-7452>
aristova3@gmail.com

^{b)} Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7872-8972>
semenovanelli-2011@mail.ru

28 февраля 2018 г. в Институте востоковедения РАН состоялся “круглый стол” “**Экономический пояс Шелкового пути: реальность и перспективы**”. Его цель – дать экспертную оценку осуществления и перспектив развития китайского проекта “Экономический пояс Шелкового пути” (ЭПШП) как составной части инициативы “Один пояс – один путь” с точки зрения стран – участниц проекта.

В работе “круглого стола” приняли участие зарубежные гости – С.Ш. Утепов, первый секретарь Посольства Республики Казахстан в Российской Федерации и Мохаммад Амин (Исламская Республика Афганистан), а также сотрудники журнала “Международная жизнь” Е.И. Педанов и А.И. Торин.

Открывая заседание, заместитель директора Института востоковедения РАН А.К. Аликберов отметил, что подобные научные собрания являются важными шагами, объединяющими ученых различных исследовательских групп и представителей практических организаций, для обсуждения сложных проблем на стыке истории, политологии, регионоведения, экономики. С приветственным словом к участникам обратился президент Евроазиатского инновационного транспортного центра С.С. Гончаренко, в котором, в частности, говорилось, что научная экспертиза таких крупных проектов, как “Экономический пояс Шелкового пути”, должна быть обязательной и независимой, что позволит создать методические заделы, разработать модельный аппарат. Докладчик подчеркнул, что при разработке крупномасштабных международных проектов возникает проблема взаимосвязанного описания, анализа различных аспектов деятельности систем: процессов выбора целей и принятия решений, технологических процессов, обработки информации. Грандиозные интеграционные проекты, подобные китайской инициативе “Один пояс – один путь”, необходимо рассматривать в виде взаимосвязанной совокупности элементов различных уровней детализации и этапов развития производственных и транспортных объектов и т.д. Динамический характер задач управления развитием крупномасштабных систем требует создания методов формализации и оптимизации: от сценариев развития (с учетом целевых программ, долгосрочных планов развития производства, принципов управления и методов контроля выполнения плана) до выбора рациональных производственных и управленческих структур, учета динамики развития элементов, выбора рациональных вариантов осуществления.

По мнению *А.В. Акимов* (зав. отделом экономических исследований ИВ РАН), “Один пояс – один путь” будет реализован при любом отношении к нему России. РФ может, помимо транзита через ее территорию в рамках проекта, развивать сельскохозяйственное производство с поставками продукции в КНР, а также принимать туризм из Китая. Риском для России при реализации проекта является широкое проникновение продукции обрабатывающей промышленности из КНР и ЕС в Россию. Целесообразность больших инвестиций России в строительство железных дорог в рамках проекта можно оценить только при рассмотрении долгосрочных национальных экономических и геополитических интересов. ЕС и КНР – это центры не только экономического влияния, но и высоких технологий, включая современное станкостроение, электронику и робототехнику. *А.В. Акимов* дал сравнительную характеристику состояния экономики ЕС и КНР, отметив, что Россия имеет убедительные позиции только в энергетической сфере. Таким образом, Россия оказывается между двумя центрами экономической мощи и высоких технологий: европейским и восточноазиатским. В последний, помимо Китая, входят Япония и Республика Корея. Проведя анализ внешнеторгового оборота и географии внешней торговли России по странам в увязке с транспортными маршрутами (в частности железными дорогами), проходящими через территорию России и соседние государства, докладчик резюмирует, что изменение баланса в сторону транзитных контейнерных перевозок может осложнить положение национальных грузоотправителей и грузополучателей, поскольку их грузы должны будут конкурировать за существующие перевозочные мощности с транзитными. Существенное расширение сети является дорогостоящим путем решения этой проблемы. По мнению *А.В. Акимов*, для российской стороны технологии, инвестиции и доступ на рынки ЕС и КНР будут более доступны в случае, если Россия станет полноправным участником в проекте ЭПШП.

А.В. Воронцов (зав. отделом Кореи и Монголии ИВ РАН) в докладе “ЭПШП и интересы России. Реалистичность и прагматизм – главные критерии и залог успеха реализации совместных проектов” констатировал, что наряду с интересом к глобальной инициативе, выдвинутой и продвигаемой Пекином ЭПШП, нарастает и сопротивление конкурентов, проявляющееся в многообразных формах. Очевидно открытое негативное и даже подозрительное отношение к данным глобальным инфраструктурным проектам со стороны важнейших в Азии государств, например, Японии, Индии и ряда других стран Южной Азии и, естественно, США.

Со временем настрой оппонентов только усилится. Лидерство по сдерживанию Китая, в том числе в сфере реализации, взяли на себя США. В октябре 2017 г. Вашингтон выдвинул новую концепцию “Индо-Пасифик”, по сути направленную против КНР, одним из главных предназначений которой является жесткая конкуренция с Поясом и Путем, прежде всего на его южных морских маршрутах. Принимая во внимание отмеченные факторы, представляется целесообразным уделить повышенное внимание потенциально более безопасным и стабильным маршрутам Пояса и Пути. Это направления, пролегающие по территории государств с устойчивыми и независимыми политическими режимами, дружественные Китаю, в частности Россия и Монголия. Маршруты движения товаров через их территории наиболее надежны с точки зрения стратегической перспективы.

Д.А. Марьясис (ИВ РАН) в докладе “Экономические интересы Китая в Израиле” сообщил, что в последние годы Китай развивает несколько глобальных инфраструктурных и инвестиционных проектов, призванных повысить эффективность экономического взаимодействия азиатского гиганта со своими партнерами по всему миру. В 2014 г. китайская компания “China Harbour Engineering Co. Ltd” выиграла тендер на строительство новых контейнерных терминалов в Ашдодском порту (Израиль). А в 2015 г. израильское правительство предоставило китайской “Shanghai International Port Group” концессию на

управление в течение 25 лет портом Хайфы. Таким образом, китайцы получили контроль над двумя из трех морских ворот Израиля. К тому же, там располагаются базы ВМС еврейского государства. Если к этому добавить, что Китай проявляет заинтересованность в строительстве железнодорожной ветки между центром Израиля и Эйлатом (портом на Красном море), а также участвует в строительстве легкого метро в Тель-Авиве и прокладке туннеля на горе Кармель в Хайфе, то создается впечатление, что КНР всерьез рассматривает Израиль в качестве логистического хаба между Европой и Азией. Также в последние годы китайские частные и институциональные инвесторы проявляют небывалую активность по приобретению израильских малых инновационных компаний. В основном их интересуют израильские технологии в таких сферах, как интернет, кибербезопасность, медицинское оборудование, альтернативные источники энергии, агротехнологии; формируются и инвестиционные механизмы такого сотрудничества. Государственные структуры обеих стран разработали специальные программы поддержки двусторонней научно-технической кооперации с прикладным уклоном, давая возможность совместным исследованиям и разработкам получить государственные деньги на льготных условиях от правительств обеих стран. По сути эти программы представляют собой своеобразные фонды, которые инвестируют в проекты, если те соответствуют установленным требованиям.

Н.И. Цветкова (ИВ РАН) «Международная экономическая интеграция и проект “Экономический пояс Шелкового пути”» отметила, что важной чертой современной мировой экономики стали рост взаимозависимости экономики разных стран, развитие интеграционных процессов. Региональная интеграция призвана способствовать созданию более емкого, чем рынки отдельных стран, общерегионального рынка, повысить привлекательность стран-участниц для иностранных инвестиций, давая возможность осуществления крупномасштабных проектов. Маршрут Нового Шелкового пути, идущий в Западную Европу, имеет значение прежде всего для транспортировки китайских товаров на этот важный рынок сбыта (16.5% экспорта товаров из Китая). Страны постсоветского пространства не являются для Китая крупными экспортными рынками: даже на Россию в 2016 г. приходилось только 1.8% экспорта товаров из КНР, а экспорт КНР в страны Центральной Азии, Украину, Беларусь многократно ниже. Важную роль в проекте ЭПШП играют геополитические соображения, создание и закрепление сфер влияния, а также использование промышленного потенциала Китая (недогруженных производственных мощностей), аккумулярованного им опыта (например, строительства скоростных железнодорожных магистралей) в зарубежных проектах для расширения своих позиций в странах Центральной Азии, Закавказья, всего постсоветского пространства.

По мнению Н.Н. Цветковой, возможности для осуществления проекта ЭПШП имеются: это прежде всего политическая воля стран-участниц (хотя у ряда партнеров Китая и наличествуют определенные опасения). Есть и материальные предпосылки, например, внедрение через Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, аккумулярованные Китаем технологии, оборудование, производственные ресурсы. Есть демонстрационный эффект – успехи Китая для стран Центральной Азии, да и для России. Для успешной региональной экономической интеграции немалое значение имеет территориальное положение стран-участниц, но главное – это хорошая транспортная инфраструктура.

В.Я. Белокреницкий (руководитель Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока ИВ РАН) доклад “Предпосылки и начальные этапы китайско-пакистанского экономического взаимодействия” посвятил историческому аспекту осуществления широко-масштабного и долговременного проекта КПЭК (Китайско-пакистанского экономического коридора), анализу событий, приведших к появлению тщательно разработанного совместного плана огромных китайских инвестиций в экономику Пакистана. Первоначальные оценки капиталовложений (46 млрд долл. США) выросли до 62 млрд, а интер-

вал выполнения основной части проектов составил немногим более 12 лет (2017–2030). В связи с планами осуществления проекта “Один пояс – один путь” и ЭПШП как его составной части В.Я. Белокреницкий поделился мнением о причинах успехов и неудач начальных этапов реализации некоторых планов, составляющих сердцевину многопрофильного проекта, претендующего на глубокое стратегическое значение.

С.Н. Каменев (зав. сектором Пакистана Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока ИВ РАН) в докладе “Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК) и проблемы безопасности в Южной Азии” дал оценку состояния экономики Пакистана. Он отметил, что одна из главных экономических и социальных проблем, стоящая уже не один год перед руководством Пакистана, – энергетическая: острая нехватка электроэнергии как для нормального функционирования основных отраслей экономики и сферы услуг, так и для бытовых нужд населения Пакистана. Здесь на повестке дня в первую очередь стоит прекращение так называемого всеерного отключения электричества в городах и в сельской местности на 6–10 часов. По расчетам пакистанских экспертов, страна испытывает нехватку примерно 6 тыс. МВт электроэнергии. И в удовлетворении потребностей Пакистана в электричестве ведущую роль должно сыграть сооружение Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), точнее, привязанных к нему энергообъектов.

Докладчик напомнил, что в 2013 г. Пекин объявил о начале реализации мегапроекта “Один пояс – один путь”, который пройдет по территории 60 государств Азии и Европы, и наметил вложить в него свыше 1 трлн долл. В рамках этого проекта предполагается проложить 5 различных инфраструктурных коридоров, одним из которых и является КПЭК. В ходе визита Председателя Китая Си Цзиньпина в апреле 2015 г. в Пакистан были заключены свыше 50 соглашений и меморандумов о создании в рамках КПЭК объектов производственной инфраструктуры на сумму в 46 млрд долл. Сейчас эта цифра выросла до 62 млрд долл. Из них 34 млрд долл. предполагается потратить именно на развитие энергетики Пакистана.

Географически КПЭК должен соединить китайский город Кашгар на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района с пакистанским портом Гвадар на побережье Аравийского моря. Протяженность этого коридора составляет примерно 2,4 тыс. км с ответвлениями к близлежащим городам и представляет собой сеть автомобильных и железных дорог, нефтепроводов и газопроводов с необходимой для их нормального функционирования периферией, а также энергообъекты.

Китай, вкладывая значительные средства в развитие производственной инфраструктуры Пакистана, крайне заинтересован в выходе к Индийскому океану, поскольку это значительно сократит маршрут доставки товаров из Европы и энергоносителей из стран Ближнего Востока в Китай (минуя длинный и опасный Малаккский пролив). Для Пакистана это означает сравнительно быстрое развитие одной из наиболее слабых сфер экономики – производственной инфраструктуры, не говоря уже о том, что это – самая капиталоемкая отрасль национального хозяйства страны, на развитие которой постоянно не хватает финансовых ресурсов. По расчетам пакистанских экспертов, уже завершение первой фазы КПЭК (до 2020 г.) позволит увеличить ВВП страны как минимум на 1%.

С.Н. Каменев акцентировал внимание на том, что Индия выступает категорически против прокладки этого коридора по “спорной” территории Пакистана, в районе Гилгит-Балтистан, утверждая, что только после урегулирования всех территориальных споров (передачу пакистанской части Кашмира под юрисдикцию Индии) можно обсуждать вопрос о сооружении КПЭК. Естественно, что Пакистан не согласен с такой постановкой вопроса, что обостряет и без того сложную Кашмирскую проблему.

И.Н. Серенко (ИВ РАН) в докладе “Китайско-пакистанский экономический коридор в афганском векторе межгосударственного взаимодействия” затронула вопрос о

потенциальной возможности расширения проекта КПАЭК за счет привлечения к участию в нем третьего актора – соседнего с Китаем и Пакистаном Афганистана. Формирование трехстороннего взаимодействия государств в рамках КПАЭК (2017) позволяет говорить и о перспективе их военного сотрудничества для обеспечения безопасности этого проекта в условиях сохраняющейся здесь зоны повышенной конфликтности (при создании на первоначальном этапе военно-морской базы Китая в пакистанском портовом г. Дживани (80 км от Гвадара и 34 км от границы с Ираном) и высокогорной – в афганском Бадахшане. Такое сотрудничество в целях устойчивого развития государств-участниц КПАЭК и обеспечения их безопасности может, по мнению И.Н. Серенко, способствовать процессу урегулирования афганской проблемы и достижению стабильности в регионе, но при явном усилении в нем экономического и военно-политического влияния Китая.

В.В. Грайворонский (зав. сектором Монголии Отдела Кореи и Монголии ИВ РАН) в докладе «Китайский мегапроект “Экономический пояс Шелкового пути”: место и роль Монголии» акцентировал внимание на следующих вопросах: какова позиция Монголии в отношении участия в этом мегапроекте; какова политика Китая в отношении Монголии вообще и ее участия в этом проекте, в частности, и насколько выгодно для нее участие в этом проекте; существует ли угроза попадания в чрезмерную экономическую зависимость от Китая; в каких направлениях и формах Монголия практически участвует в проекте. Подписание программы создания экономического коридора Россия – Монголия – Китай – один из первых фактов сопряжения национальных стратегических проектов: российского – “Евразийский экономический союз”, китайского – “Пояс и путь” и монгольского – “Путь развития”.

С.С. Гончаренко (президент Евроазиатского транспортного инновационного центра) в докладе “Новый Шелковый путь – общее процветание или неоправданные риски?”, проанализировав ретроспективу поэтапной экспортной стратегии Китая во взаимосвязи с соответствующей транспортной экспортной сетью, как сухопутной, так и морской, рассмотрев баланс плюсов и минусов для каждого государства, подпадающего под проект ЭПП, пришел к выводу, что консолидация стран Евразии необходима, но подходить к этому сложнейшему комплексному вопросу необходимо взвешенно. И начальным шагом может стать проект общего интегрированного транспортного пространства Евразии, в первую очередь ее азиатской части, включая Сибирь и Дальний Восток.

О.А. Самусева (ИСАА МГУ), говоря о целесообразности участия различных стран Евразии в проекте “Пояс и путь”, подчеркнула, что не стоит ограничиваться китаеццентричной или россияцентричной точками зрения или их симбиозом. Ведь Казахстан, Иран, Германия и другие страны Евразии имеют свои причины для наиболее активного участия в рамках данного проекта и ряд опасений национального характера относительно возрастающей привязки к КНР из-за вовлечения в проект “Пояс и путь”. С помощью кластерного и факторного анализов и теории графов О.А. Самусева обосновала целесообразность участия различных стран Евразии в данном проекте. Среди параметров для анализа использовались следующие данные: площадь страны; демография (общее население, фактическое наличие населения трудоспособного возраста); экономика страны (ВВП, экспорт, импорт и внешний долг); транспорт и логистика (количество аэропортов, длина железнодорожного полотна и длина автомобильных дорог); информационные коммуникации страны (количество мобильных телефонов и количество подключений к Интернету в странах). Докладчик пришла к выводу, что проект КНР “Пояс и путь” амбивалентен. Его положительные стороны заключаются в интенсификации транспортных потоков и улучшении инфраструктуры, отрицательные – в угрозах безопасности Российской Федерации и превращении Китая в главную державу Евразии.

Р.Д. Дауров (руководитель сектора Афганистана БСВ ИВ РАН) в докладе “Вопросы безопасности в реализации китайско-пакистанского экономического коридора на афганском направлении” сообщил, что для Афганистана транспортная инициатива Китая является шансом решить проблемы экономической отсталости и тотальной нищеты после десятилетий непрерывной войны. Экономика страны находится в ужасающем состоянии и на восстановление ее необходимы масштабные иностранные инвестиции. При этом КНР уже активно вкладывает деньги в Афганистан и, по словам эксперта, является крупнейшим инвестором в экономику страны.

Докладчик подчеркнул, что усиление позиций Китая в Афганистане не противоречит интересам России. Обе страны заинтересованы в борьбе с терроризмом и наркотрафиком, в налаживании процесса политического диалога с умеренной частью талибов, что помогло бы вернуть страну к мирной жизни. Р.Д. Дауров рассказал об особенностях социального и политического устройства Афганистана, которые могут негативно отразиться на реализации проекта ЭППШ.

Л.Б. Аристова (ИВ РАН) в докладе «“Экономический пояс Шелкового пути” – особенности взаимодействия РФ-КНР и стран ЦА» отметила, что на обширном Евразийском пространстве главными партнерами становятся Россия и Китай. Тесное экономическое, культурное, научно-техническое сотрудничество двух стран будет решающим фактором устойчивого развития всего евразийского региона. Докладчик раскрыла следующие темы: интересы Китая в ШОС; экономическая интеграция Китая на российском Дальнем Востоке и районах Сибири; инвестиционно-финансовое сотрудничество РФ и КНР.

С.Е. Пале (ИВ РАН) выступила с докладом “Тыва как связующее звено в железнодорожном коридоре России, Китая и Монголии”. В 2018 г. в Республике Тыва начнется строительство железной дороги Кызыл (столица Тувы) – Курагино (Красноярский край) длиной 410 км, с грузооборотом около 15 млн т в год и стоимостью не менее 190 млрд рублей. Строительство планируется завершить через 4.5 года, в 2022 г. Дорога Кызыл–Курагино будет иметь выход на российскую Транссибирскую магистраль. В перспективе путь продлится в Западную Монголию до китайского Урумчи, а дальше ветка может быть направлена в Пакистан или Индию. Таким образом, Россия получит железнодорожный доступ в самые удаленные страны Азии, что позволит ей значительно увеличить свой товарооборот. При условии успешной реализации строительства железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино Тыва станет важным звеном в торгово-инфраструктурном альянсе России, Монголии и Китая. Во-первых, проект позволит освоить богатейшую минерально-сырьевую базу республики. Во-вторых, Транссибирская магистраль получит “выход” по новому маршруту в Монголию и Китай, достигнув протяженности 800 км. Это даст российской железнодорожной сети конкурентное преимущество на евроазиатском рынке транзитных услуг.

А.В. Судьин (ИВ РАН) выступил с докладом «Возрождение торгового пути “из варяг в персы”: современное состояние и перспективы». Транспортный коридор от Балтики до иранского побережья Каспия и далее до Индии и арабских стран известен с давних времен. Еще в VII в. возник торговый путь “Из варяг в персы”, основной частью которого была река Волга. За долгую историю этот маршрут переживал периоды и расцвета, и упадка.

В 1990-е гг. возникли различные проекты возрождения и развития Великого волжского пути как международного маршрута, являющегося одним из вариантов транспортного коридора “Север–Юг”. Другим вариантом этого коридора является железная дорога, идущая из России через Азербайджан в Иран. Уже в ближайшее время по ней должно быть открыто сквозное движение поездов. Но, кроме пути по Волге и параллельного железнодорожного маршрута, существуют и иные варианты международного транспортного коридора “Север–Юг”, в том числе проходящие через страны Центральной Азии.

Россия крайне заинтересована в реальном функционировании МТК “Север–Юг”, поскольку все его варианты проходят по территории нашей страны. Но создание международных транспортных коридоров не должно быть самоцелью, их необходимо увязывать с общенациональной экономической стратегией, в которой транспорт является важнейшим элементом экономической системы и одним из основных факторов устойчивого экономического развития.

В совместном докладе *А.И. Салицкого* (ИМЭМО РАН) и *Н.К. Семеновой* (ИБ РАН) “Европейские дискуссии о китайской инициативе Пояса и Пути” говорилось о том, что ЕС играет значительную роль в рамках инициативы “Пояс и путь”. Для Китая ЕС является крупнейшим торговым партнером, ведущим источником иностранных инвестиций, сторонником китайской экономики и самой главной задачей – инициативы “Пояс и путь”. Европа, заинтересованная в подъеме китайской экономики, ускоренном развитии экономических и торговых отношений с Китаем, использует различные инициативы и механизмы, запущенные Китаем. Однако чтобы понять реальное отношение Европы к инициативе, официальных заявлений европейских стран недостаточно. Необходим анализ мотивов европейских ответов и потенциала двустороннего сотрудничества между двумя сторонами. Наземный маршрут между Китаем и Европой сталкивается с множеством трудностей и вызовов: предел возможностей регулирования, технологические барьеры, отсутствие взаимного доверия между КНР и ЕС. Все это затрудняет для Китая создание “Пояса и пути” в Европе.

И.Р. Томберг (ИБ РАН) в докладе «Проект создания коридора “Евразия”» осветил основные показатели перспективной железнодорожной магистрали для организации высокоскоростных грузовых и пассажирских перевозок между Китаем и ЕС. Реализация проекта будет способствовать решению следующих задач: существенному усилению роли России в глобальной торговле за счет объединения высокоскоростных железнодорожных сетей Китая и ЕС, капитализации транзитного потенциала России, выходу РФ на лидирующие позиции в мире по экспорту транспортных услуг, ускорению темпов экономического роста России за счет объединения крупнейших агломераций, импульсу к развитию промышленности, улучшению условий для выхода российских регионов на внешние рынки и т.п. Докладчик рассмотрел также цели и задачи проекта, общий потенциал спроса на магистрали (ВСМ) “Евразия” в части грузовых и пассажирских перевозок, проанализировал капитальные затраты на инфраструктуру ВСМ, показатели подвижного состава, меры государственной и международной поддержки, возможные проектные риски.

В обсуждении докладов и дискуссии приняли участие: *Л.А. Кротов* (Вице-президент Евроазиатского транспортного инновационного центра), *А.С. Дереникьян* (Сибирский ин-т евроазиатского научно-образовательного сотрудничества, Томск), *Ю.Н. Паничкин* (Рязанский гос. ун-т), *И.Ю. Авдаков*, *А.К. Лукоянов*, *С.В. Чеснокова*, *В.И. Сажин* (все – ИБ РАН), *В.С. Савченко* (ген. директор НП “Деловой центр СНГ”, Москва).

Участники обсудили такие актуальные вопросы, как: интересы РФ и КНР в транспортных проектах на Евразийском пространстве; стратегию России в связи с реализацией китайской инициативы “Один пояс – один путь”; дали аналитическую оценку фактическим результатам и перспективам ЭПШП на страновом и региональном уровнях, международной и региональной безопасности в рамках проекта ЭПШП, социально-экономического и научно-технологического развития стран-участников ЭПШП в связи с реализацией проекта, результатов и перспектив международного экономического, инновационного, технологического и гуманитарного сотрудничества в рамках проекта ЭПШП; обсудили пути и препятствия сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, вызовы и риски для Евразийского экономического союза, возможности использования китайских инвестиций для развития российской транспортной инфраструктуры и сопутствующих производств, за-

интересованность Китая в развитии сухопутных транспортных путей через территорию России.

Тексты докладов планируются к публикации в ежегоднике “Восточная аналитика” за 2018 г.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

АРИСТОВА Людмила Борисовна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва, Россия	Lyudmila B. ARISTOVA – PhD (Economic), Head of Department, Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia
СЕМЕНОВА Нелли Кимовна – кандидат политических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва, Россия.	Nelly K. SEMENOVA – PhD (in Politics), Head of Department, Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia.