

УДК 32

Роль Нового шелкового пути в развитии интеграционных процессов на евразийском пространстве

Ван Люин

Магистрант,

Российский университет дружбы народов,

117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6;

e-mail: 1836531255@qq.com

Сунь Хаюань

Бакалавр,

Российский университет дружбы народов,

117198, Российская Федерация, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6;

e-mail: 657273629@qq.com

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению процесса реализации идеи евроазиатского транспортного коридора посредством реализации проекта Нового шелкового пути. В статье определены основные заинтересованные в процессе стороны, такие как США, Китай, ЕС, Российская Федерация, Индия и другие акторы. Противоречивые условия разработки концепции этого инфраструктурного проекта во многом связаны с особенностями современного развития международных отношений в Евразии. Показано, что ситуация во многом носила реактивный характер, исходя из прошлого опыта государств, принимавших участие в противостоящих блоках. Условно это можно обозначить первым этапом развития проекта, этапом, который длился до конца первого десятилетия 2000-х годов. Основными целевыми ориентирами заинтересованных сторон в этот период выступали рыночные возможности доступа к центральноазиатским энергоресурсам. Следующая стадия в развитии проекта Нового шелкового пути во многом была связана с изменениями на глобальных энергетических рынках. В статье рассмотрены региональные процессы, повлиявшие на ситуацию: фактор формирования Евразийского экономического союза, формирование Энергетического клуба ШОС, а также переход к комплексному сотрудничеству России и КНР в вопросе формирования крупного трансрегионального инфраструктурного проекта. Также авторы уделяют внимание ключевым особенностям реализации проекта в условиях инвестиционной активности в транспорт-

ную инфраструктуру России и Китая. Делаются выводы о возможности положительного воздействия объединения усилий по формированию проекта Нового шёлкового пути на развитие интеграционных процессов в рамках ШОС и ЕАЭС.

Для цитирования в научных исследованиях

Ван Люин, Сунь Хаоюань. Роль Нового шёлкового пути в развитии интеграционных процессов на евразийском пространстве // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 2А. С. 373-383.

Ключевые слова

Новый шелковый путь, евразийское пространство, сухопутный евроазиатский транспортный коридор, Центральная Азия, Северный Кавказ, транспортировка природных ресурсов.

Введение

2014 год был ознаменован созданием китайского Фонда Шелкового пути, в основу инвестиционной активности которого должно войти финансирование инфраструктурных проектов, связанных с формированием Евразийского сухопутного моста [Silk Road..., 2015, www]. Инвестиции в размере несколько десятков миллиардов долларов США не привели к реализации значимых трансрегиональных инфраструктурных проектов. На данный момент основные расходы Фонда связаны с пакистанским направлением, наиболее значимые суммы из 40-миллиардного бюджета фонда расходуются на Китайско-пакистанский экономический коридор (China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)) [China..., 2014, www].

Вместе с тем сам факт наличия такого рода инвестиционных усилий восточноазиатского гиганта свидетельствует о возрастающей роли транспортной инфраструктуры в Евразии в условиях непрекращающегося экономического роста Китая и политических изменений в Центральной Азии.

Необходимо оценить потенциал подобных проектов в плане возможного их воздействия на интеграционные процессы евразийского пространства. Для этого следует провести анализ действующих интересов сторон, участвующих в развитии проекта, рассмотреть содержательную сторону концепции Нового шелкового пути, а также перспективы развития многостороннего сотрудничества в контексте его реализации.

Интересы сторон участников проекта Нового шелкового пути

Если обратиться к факторам, повлиявшим на процесс оформления проекта Нового шелкового пути, то следует констатировать, что исторически он неразрывным образом

связан с территорией Центральной Азии, хотя и имеет более широкое трансрегиональное звучание, аккумулируя значительное количество макрорегионов от Западной Европы до Восточной Азии. Однако ключевое положение занимает именно Центральная Азия, получившая в конце XIX века вместе с британской экспансией название «Внутренняя Азия» [Центральная Азия..., 2002, 18], одновременно приобретая и соответствующее существенное значение для внешней политики заинтересованных сторон.

Концепция Шелкового пути США

Внешиполитическая стратегия США в Евразии нашла определенное отражение в собственной концепции, выраженной в «Акте о стратегии Шелкового пути» 1999 года. В документе транспарентно определены ключевые цели США в отношении Кавказа и Центральной Азии, связанные с поддержкой политической независимости стран региона для реализации перспективы диверсификации поставщиков углеводородов в качестве альтернативы Персидскому заливу [H.R. 1152 (106th): Silk Road Strategy Act of 1999, www].

Такая политика стала причиной вытеснения России из ее традиционной зоны влияния, ограничения регионального участия КНР и Ирана. То есть целью внешнеэкономической политики США является ограничение доминирования какой-либо страны в регионе. Официальная позиция США представлена целями, направленными на укрепление демократии и содействие в урегулировании конфликтов, а также поддержку «деловых интересов» американских компаний [Законопроект о Шелковом пути..., 1999, www]. Однако, по мнению экспертов, этот вопрос неоднозначен и связан скорее с экспансионистской ролью, которую демонстрирует своими действиями Вашингтон. В утверждениях аналитиков звучат угрожающие термины вроде «империя», «доминирование» и выводятся на поверхность американские планы по установлению контроля над коммуникациями, охватывающими несколько регионов [Экспертная конференция в Дубае..., www].

Дальнейшее развитие эти идеи получили в официальной риторике через оформление программных документов, в которых заявлялось о строительстве трансрегиональной инфраструктуры без участия Китая и России [Ханова, 2006]. Позже был принят «Акт о Шелковом пути 2006 года», в котором были уточнены направления усилий Соединенных Штатов при сохранении общего вектора [Thorsten, 2006, 307]. Значительная часть документа посвящена проблемам формирования независимой энергетической политики Казахстана с его вовлечением в транспортные проекты, огибающие Россию (на практике таким проектом стал трубопровод «Баку – Тбилиси – Джейхан»). Также серьезное внимание уделено будущему Туркмении и Узбекистана в плане диверсификации поставок углеводородов для сокращения энергетической зависимости от Российской Федерации.

Евросоюз и Шелковый путь

Интересы Европейского союза во многом совпадают с интересами США, но имеют свою специфику реализации. Изначально объединяющаяся Европа стремилась к диверсификации транспортных коридоров в Центральной Азии и сокращению энергетической зависимости стран региона от России.

ЕС действовал с начала 1990-х годов в рамках реализации крупных программ, таких как ТАСИС – программа технической помощи странам СНГ, проект ТРАСЕКА с 1993 года, а затем в 1995 году была развернута программа ИННОГЕЙТ (уже строго связанная с вопросами транспортировки нефти и газа). После этого 2000-е годы были ознаменованы экспоненциальным ростом числа проектов и программ, направленных на обособление роли Центральной Азии, в числе которых были «Бакинская инициатива» и «Энергетическая дорожная карта». Но главным документом стала принятая в 2007 году «Стратегия нового партнерства», в которой транспортная инфраструктура и диверсификация поставок топлива ставятся одной из ключевых целей [European Union..., www].

В плане создания проектов эта стратегия была реализована в строительстве ряда объектов, которые явно призваны дополнить варианты обхода России в процессе поставок нефти и газа в Европу (при преобладающем значении для ЕС последнего): «Баку – Тбилиси – Джейхан» и газопровод «Баку – Тбилиси – Эрзерум». Но наиболее существенным как с точки зрения масштаба строительства, так и с точки зрения политических последствий является проект «Набукко», направленный на транспортировку углеводородов из Азербайджана и Туркмении в страны Евросоюза.

Китайский проект Нового шелкового пути

Интересы Китая более тесно связаны с историческим маршрутом Шелкового пути. Данное государство настроено на формирование такой инфраструктуры, которая свяжет его с Европой, но правительство КНР подходит к этому вопросу более комплексно. Причинами являются не только поиск дешевых источников энергетического сырья, но и выход на европейские рынки, а также реализация развития, наряду с региональной, собственной транспортной инфраструктуры, включающей сети высокоскоростных железных дорог и автомагистралей. Здесь необходимо упомянуть и газопровод из Туркмении в КНР, который был проложен через Казахстан и Узбекистан, а также ряд автомобильных дорог, в числе которых и строительство новой трассы «Москва – Пекин». Кроме того, большие средства направлены на строительство дорог к глубоководному пакистанскому порту Гвадар [Параг, www].

Концепция Нового шелкового пути в программном документе «Один пояс – один путь» [One Belt, One Road..., www] была выдвинута китайским руководством в сентябре 2013 года. Надо отметить, что с момента реализации Правительство КНР не дистанцировалось от

участия в проекте Россию. Так, в качестве одного из приоритетов Фонда шелкового пути, созданного в 2015 году, был проект строительства новой автомобильной дороги Москва – Пекин [Ларин, 2015, www]. Кроме того, весной 2015 году МИД КНР произвел инициативу по объединению различных евразийских инфраструктурных проектов, уже разрабатываемых Китаем, Россией и Монголией [Китай предложил..., 2015, www].

За этим последовало создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в 2016 году [США обвинили Россию..., 2016, www]. Это явилось отражением межгосударственной координации по наполнению сотрудничества в области формирования трансрегиональной инфраструктуры, уставной капитал банка составил 100 миллиардов долларов США, а основными акционерами стали Китай, Индия и Россия [В КНР запущена работа..., 2016, www].

Российские интересы в реализации проекта Новый шелковый путь

Российская Федерация долгое время находилась в поисках альтернативных концепций развития инфраструктуры в евразийском пространстве. Значительное время было потрачено на противостояние натиску интересов США и ЕС, направленных на потенциальную эксплуатацию богатых месторождений углеводородов центральноазиатских стран. Кроме того, сотрудничество с Китаем в Южном Кавказе и Центральной Азии также складывалось на конкурентной основе. Однако оформление таких масштабных проектов, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Энергетический клуб ШОС, вывело Москву на новые позиции в диалоге с другими странами, заинтересованными в реализации крупных инфраструктурных проектов трансрегионального уровня.

Интенсивный диалог с Китаем стал возможным благодаря взаимным усилиям двух стран, в рамках которых Россия поддержала инициативу Пекина по реализации концепции «Один пояс – один путь». Наша страна в этом плане преследует собственные интересы, которые являются в некоторой мере реактивными и связаны со встраиванием в действующие проекты по развитию «Сухопутного евразийского моста». В любом случае для Москвы является выгодным условием получение возможностей транзита через свою территорию китайской продукции, что даст возможности по развитию собственных субъектов федерации, находящихся в данный момент в стадии производственного спада.

Также заинтересованность России следует рассматривать и с позиции «поворота на Восток» во внешней политике страны, произошедшего после охлаждения отношений с Европой. То есть условия конкретных взаимоотношений с западом повлекли за собой усиление сотрудничества с Китаем в новом векторе, связанном с формированием крупных инфраструктурных инициатив. Также необходимо иметь в виду, что для нашей страны чрезвычайно важную роль имеет политическая безопасность в Центральной и Южной Азии, а также на Южном Кавказе. Безусловно, определенную роль в ее усилении может играть плодотворное сотрудничество с Китаем в плане развития инфраструктуры.

Поэтому сразу после предложения Китая как в вопросе о создании Энергетического клуба ШОС [«Сианьская инициатива»..., www], так и в вопросе об объединении трех проектов Шелкового пути Москва выразила полную поддержку такого рода инициативам и в полной мере принялась за их реализацию [Буров, 2016, 215].

Крупнейшим достижением политического уровня в этом плане стало подписание заявления лидеров двух стран в мае 2015 года об объединении усилий ЕАЭС и проекта Нового шелкового пути [Совместное заявление Российской Федерации..., www. Это действие не осталось лишь декларативным документом, а подстегнуло к реализации крупных инициатив по развитию транспортной инфраструктуры: в июне 2015 года было открыто движение по маршруту «Харбин – Гамбург» с участием России [Китай запустил грузовой железнодорожный маршрут, 2015, www]; в начале 2016 года было запущено прямое железнодорожное сообщение между центром России и Китаем; затем начались активные поставки грузов между Харбином, Екатеринбургом и Челябинском [Между Китаем и Россией..., www].

Заключение

Проект Нового шелкового пути является важной возможностью по развитию региональной инфраструктуры евразийского пространства в обозримой перспективе. Однако множество противоречивых интересов вынудили государства искать компромиссные варианты для реализации подобных проектов. Первая инициатива после холодной войны, связанная с оформлением первого концептуального наполнения проекта, принадлежит США, но она была очень тесно связана с созданием новой инфраструктуры по экспорту центральноазиатских углеводородов [Laguette, 2015, 189]. Европа приняла схожую позицию, различия состоят лишь в конъюнктурных предпочтениях, связанных с определением предпочитаемого вида сырья (для ЕС это природный газ), а также с типом реализуемых проектов, в рамках которых Евросоюз отдает предпочтение многосторонним программам.

Совпадение интересов России и Китая в условиях изменений глобальной повестки как в контексте мировой политики, так и в плане ситуации на рынке углеводородов повлекло за собой и поиски механизмов углубления сотрудничества по выстраиванию действенной инфраструктурной сети, значение которой будет распространяться на гораздо большие аспекты межгосударственных экономических связей, чем экспорт энергоресурсов, затронет автомобильные и железнодорожные пути сообщения. Инициатива КНР, носящая название «Один пояс – один путь», привлекла не только Россию, но и другие страны Азии, в числе которых Индия, Пакистан, Монголия, а в арсенале проектов в рамках общей концепции Нового шелкового пути за последние годы насчитывается порядка десяти успешно действующих новых транспортных маршрутов.

Довольно значимым достижением выступает сближение позиций России и Китая, связанных с многосторонней кооперацией в рамках сотрудничества по линии ШОС – ЕАЭС –

Новый Шелковый путь. Это влечет за собой не только подтягивание дополнительных политических ресурсов, но и оказывает положительное экономическое воздействие на действующие проекты через создание единой инвестиционной инфраструктуры.

Библиография

1. Буров В.Г. Новый шелковый путь и его значение для России // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2017. № 2. С. 212-216.
2. В КНР запущена работа Азиатского банка инфраструктурных инвестиций // Политическая Россия. 2016. 16 января. URL: <http://polihttp://politrussia.com/news/v-knr-zapushchena-763/trussia.com/news/v-knr-zapushchena-763>
3. Законопроект о Шелковом пути принят комитетом Сената по международным отношениям. URL: <http://www.presarhiv.ru/5/26-03-1999/9815.html>
4. Китай запустил грузовой железнодорожный маршрут Харбин — Гамбург // РБК. 2015. 14 июня. URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/557ccdf49a79476298666da9>
5. Китай предложил китайско-монголо-российский экономический коридор // РИА Новости. 2015. 02 апреля. URL: <https://ria.ru/east/20150402/1056051553.html>
6. Ларин А., Матвеев В. Россия на новом шелковом пути // Независимая газета. 2015. 16 марта. URL: http://www.ng.ru/dipkurer/2015-03-16/9_silkroad.html
7. Между Китаем и Россией открылся новый маршрут грузовых ж/д перевозок // РИА Новости. URL: https://ria.ru/east_economy/20160227/1381129243.html
8. Параг Х. Новые шелковые пути Центральной Азии. URL: <http://inosmi.ru/india/20100815/162111732.html>
9. «Сианьская инициатива»: начало энергетического клуба ШОС // Газета Жэньмин Жибао онлайн. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/7606345.html>
10. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>
11. США обвинили Россию и Китай в перекраивании мировых финансов // Вести Ру. 2016. 16 января. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=2708942>
12. Ханова С. Изменяющаяся роль внешней политики США в Центральной Азии: доктрина партнерства в расширенной Центральной Азии. URL: http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/34031/ipublicationdocument_singledocument/37223d1b-6343-4284-a108-5fff6d4f5180/ru/Report_Selbi_Hanova_Russian_June_19.pdf
13. Центральная Азия: политические процессы и региональная безопасность // Циминь Чень. 2002. С. 18.
14. Экспертная конференция в Дубае: США отводят Афганистану роль страны-ядра. URL: <http://www.fergananews.com/articles/7165>

15. China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund // Wall Street Journal. 2014. 8th November.
URL: <https://online.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995>
16. European Union and Central Asia: Strategy for a New Partnership. URL: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf
17. H.R. 1152 (106th): Silk Road Strategy Act of 1999. URL: <http://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152/text>
18. Laruelle M. The paradoxical legacy of Eurasianism in contemporary Eurasia. In: *Between Europe and Asia: The origins, theories, and legacies of Russian Eurasianism*, ed. M. Bassin, S. Glebov, M. Laruelle, 187–94. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2015.
19. One Belt, One Road. Caixin Online. URL: <http://english.caixin.com/2014-12-10/100761304.html>
20. Sidaway J.D. Chinese Narratives on "One Belt, One Road" in Geopolitical and Imperial Contexts. *The Professional Geographer: the Journal of the Association of American Geographers*. 2017. March. P. 1-16.
21. Silk Road Fund's 1st investment makes China's words into practice. Xinhua. 2015. 21th April.
URL: http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134170737.htm.
22. Summers T. China's "New Silk Roads": Subnational regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*. 2016. 37 (9). P. 1628–43.
23. Thorsten M. Silk Road nostalgia and imagined global community. *Comparative American Studies: An International Journal*. 2006. 3 (3). P. 301–317.

Role of the New Silk Road in the development of integration processes in the Eurasian Space

Lyuin Van

Undergraduate,

Peoples' Friendship University of Russia,

117198, 6 Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russian Federation;

e-mail: 1836531255@qq.com

Khaoyuan' Sun'

Bachelor,

Undergraduate,

Peoples' Friendship University of Russia,

117198, 6 Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russian Federation;

e-mail: 657273629@qq.com

Abstract

This article considers the implementation of the ideas of Euro-Asian transport corridor through the implementation of the New Silk Road project. The article identifies the main states interested in the process, such as the US, China, EU, Russian Federation, India and other actors. The contradictory terms of the development of the concept of the infrastructure project are largely associated with the peculiarities of modern international relations in Eurasia. It is shown that the situation was largely reactive, based on experience of states participating in opposing blocks. Conventionally, it is possible to designate the first stage of project development, a phase that had lasted until the end of the first decade of the 2000s years. The main targets of the stakeholders in this period were market access to Central Asian energy resources. The next stage in the development of the New Silk Road project was largely associated with changes in the global energy markets. The author of this article consider regional developments that influenced the situation: the factor of formation of the Eurasian Economic Union, the formation of the SCO Energy club, as well as the transition to integrated cooperation of Russia and China in the matter of the formation of major transregional infrastructure project. In addition, the authors pay attention to the key features of the project in terms of investment in transport infrastructure of Russia and China. The authors come to the conclusions about the possibility of positive combining efforts to form the project of a New Silk Road for the development of integration processes within the SCO and the EAEU.

For citation

Van Lyuin, Sun' Khaoyuan' (2017) Rol' Novogo shelkovogo puti v razvitii integra-tSIONnykh protsessov na evraziiskom prostranstve [Role of the New Silk Road in the development of integration processes in the Eurasian Space]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 6 (2A), pp. 373-383.

Keywords

New Silk Road, Eurasian Space, Euro-Asian land transport corridor, Central Asia, North Caucasus, transportation of natural resources.

References

1. Burov V.G. (2017) Novyi shelkovyi put' i ego znachenie dlya Rossii [the New Silk Road and its significance for Russia]. *Vostok. Afro-aziatskie obshchestva: istoriya i sovremennost'* [East. Afro-Asian society: past and present], 2, pp. 212-216.
2. China to Contribute \$40 Billion to Silk Road Fund (2014). *Wall Street Journal*, 8th November. Available at: <https://online.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995> [Accessed 19/03/17].

3. *Ekspertnaya konferentsiya v Dubae: SShA otvodyat Afganistanu rol' strany-yadra* [The expert conference in Dubai: USA give Afghanistan the role of country-core]. Available at: <http://www.fergananews.com/articles/7165> [Accessed 12/03/17].
4. *European Union and Central Asia: Strategy for a New Partnership*. Available at: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf [Accessed 12/03/17].
5. *H.R. 1152 (106th): Silk Road Strategy Act of 1999*. Available at: <http://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152/text> [Accessed 12/03/17].
6. Khanova S. *Izmenyayushchayasya rol' vneshnei politiki SShA v Tsentral'noi Azii: doktrina partnerstva v rasshirennoi Tsentral'noi Azii* [Changing role of foreign policy of USA in Central Asia: the doctrine partnership in the extended Central Asia]. Available at: http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/34031/ipublicationdocument_singledocument/37223d1b-6343-4284-a108-5fff6d4f5180/ru/Report_Selbi_Hanova_Russian_June_19.pdf [Accessed 12/03/17].
7. *Kitai predlozhit kitaisko-mongolo-rossiiskii ekonomicheskii koridor* [China has suggested the Chinese-Mongolian-Russian economic corridor] (2015). RIA Novosti, 2nd April. Available at: <https://ria.ru/east/20150402/1056051553.html> [Accessed 12/03/17].
8. *Kitai zapustil gruzovoi zheleznodorozhnyi marshrut Kharbin Gamburg* [China launched a cargo train route Harbin – Hamburg]. RBK, 14th Jan. Available at: <http://www.rbc.ru/rbcfree-news/557ccdf49a79476298666da9> [Accessed 14/03/17].
9. Larin A., Matveev V. (2015) Rossiya na novom shelkovom puti [Russia on the new silk road]. *Nezavisimaya gazeta* [Independent newspaper], 16th March. Available at: http://www.ng.ru/dipkurer/2015-03-16/9_silkroad.html [Accessed 16/03/17].
10. Laruelle M. (2015) The paradoxical legacy of Eurasianism in contemporary Eurasia. In: M. Bassin, S. Glebov, M. Laruelle (eds.) *Between Europe and Asia: The origins, theories, and legacies of Russian Eurasianism*. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, pp. 187–94.
11. *Mezhdu Kitaem i Rossiei otkrylsya novyi marshrut gruzovykh zh/d perevozok* [A new route of freight rail transportation has opened between China and Russia]. RIA Novosti. Available at: https://ria.ru/east_economy/20160227/1381129243.html [Accessed 12/03/17].
12. One Belt, One Road. *Caixin Online*. Available at: <http://english.caixin.com/2014-12-10/100761304.html> [Accessed 15/03/17].
13. Parag Kh. *Novye shelkovye puti Tsentral'noi Azii* [New silk road in Central Asia]. Available at: <http://inosmi.ru/india/20100815/162111732.html>
14. "Sian'skaya initsiativa": nachalo energeticheskogo kluba SHOS [Xi'an initiative": the beginning of the SCO energy club]. *Zhen'min Zhibao*. Available at: <http://russian.people.com.cn/95181/7606345.html> [Accessed 17/03/17].
15. Sidaway J.D. (2017) Chinese Narratives on "One Belt, One Road" in Geopolitical and Imperial Contexts. *The Professional Geographer: the Journal of the Association of American Geographers*, March, pp. 1-16.

16. Silk Road Fund's 1st investment makes China's words into practice (2015). *Xinhua*, 21th April. Available at: http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134170737.htm [Accessed 17/03/17].
17. Sovmestnoe zayavlenie Rossiiskoi Federatsii i Kitaiskoi Narodnoi Respubliki o sotrudnichestve po sopryazheniyu stroitel'stva Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti [Joint statement of the Russian Federation and People's Republic of China about cooperation to integrate the construction of the Eurasian Economic Union and the The Silk Road Economic Belt]. *Prezident Rossii* [President of Russia]. Available at: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> [Accessed 11/03/17].
18. SSHA obvinili Rossiyu i Kitai v perekraivaniy mirovykh finansov [The United States accused Russia and China in reshaping global finance] (2016). *Vesti Ru* [News Ru], 16th Jan. Available at: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=2708942> [Accessed 12/03/17].
19. Summers T. (2016) China's "New Silk Roads": Subnational regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, 37 (9), pp. 1628-1643.
20. Thorsten M. (2006) Silk Road nostalgia and imagined global community. *Comparative American Studies: An International Journal*, 3 (3), pp. 301-317.
21. *Tsentrall'naya Aziya: politicheskie protsessy i regional'naya bezopasnost'* [Central Asia: political processes and regional security] (2002). *Tsimin' Chen'*, p. 18.
22. V KNR zapushchena rabota Aziatskogo banka infrastrukturykh investitsii [The work of Asian Infrastructure Investment Bank started in China] (2016). *Politicheskaya Rossiya* [Political Russia], 16th Jan. Available at: <http://polihttp://politrussia.com/news/v-kr-zapushchena-763/trussia.com/news/v-kr-zapushchena-763> [Accessed 12/03/17].
23. *Zakonoproekt o Shelkovom puti prinyat komitetom Senata po mezhdunarodnym otnosheniyam* [The bill on the Silk Road is adopted by Senate Foreign Relations Committee] (2015). Available at: <http://www.presarhiv.ru/5/26-03-1999/9815.html> [Accessed 12/03/17].