

Мірошниченко Тетяна Миколаївна

*викладач кафедри туристичного бізнесу та країнознавства
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна*

Мирошниченко Татьяна Николаевна

*преподаватель кафедры туристического бизнеса и страноведения
Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина*

Miroshnuchenko Tetiana

*Teacher of the
Department of Tourism Business and Country Studies
V. N. Karazin Kharkiv National University*

**ЕКОНОМІЧНІ НАПРЯМИ І ПРІОРИТЕТИ КИТАЙСЬКОЇ
ІНІЦІАТИВИ ЕКОНОМІЧНОГО ПОЯСУ ШОВКОВОГО ШЛЯХУ І
МОРСЬКОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ ХХІ СТОЛІТТЯ В
КОНТЕКСТІ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПРИОРИТЕТЫ
КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА
ШЕЛКОВОГО ПУТИ И МОРСКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ ХХІ ВЕКА
В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ
ECONOMIC TRENDS AND PRIORITIES OF THE SILK ROAD
ECONOMIC BELT AND THE 21ST-CENTURY MARITIME SILK ROAD
IN TERMS OF REGIONAL INTEGRATION**

Анотація. Стаття присвячена аналізу основних економічних напрямів і пріоритетів ініціативи Китаю Економічний пояс Шовкового шляху і Морський шовковий шлях ХХІ століття, об'єднаних в ініціативу «поясу і шляху», в контексті регіональної інтеграції.

Актуальність дослідження обумовлена тим, що Економічний пояс Шовкового шляху ставить за мету створити економічну зону співпраці, яка зробить тіснішими економічні зв'язки між країнами в даному регіоні. У статті розглянуто зміст, еволюцію, цілі та причини висунення ініціативи Китаю Економічний пояс Шовкового шляху і Морський шовковий шлях XXI століття, об'єднаних в ініціативу «поясу і шляху». У роботі наголошено, що керівництво КНР робить ставку на концепцію розвитку і взаємовигідної ситуації (win-win situation) для всіх учасників, тому що дана ініціатива здатна дати поштовх інфраструктурному розвитку, розвитку інновацій, поліпшенню бізнес-клімату в регіоні, більш рівномірному розміщенню факторів виробництва, прискоренню розвитку віддалених районів, зниженню витрат за рахунок розвитку економічних коридорів та індустриальних парків, технологічних ланцюжків, співпраці у сфері фінансів та ІКТ, електроенергетиці та туризмі, й посиленню гуманітарної співпраці й міжнародних обмінів. Таким чином, це дозволить зміцнити взаємозв'язок і взаємодоповнюваність розвитку всієї Азії в цілому, надавши потужний стимул її процвітанню. Реалізація ініціативи також покликана створити «спільноту єдиної долі» в Азії. Робиться висновок, що У разі успішної реалізації ініціатива може призвести до переформатування механізму економічного зростання в Азії та надати йому новий імпульс. У зв'язку з цим китайську стратегію швидше варто розцінювати як прагнення очолити економічне зростання в Азії та поглибити регіональну інтеграцію.

Ключові слова: *Китай, регіональна інтеграція, Економічний пояс Шовкового шляху, Морський шовковий шлях, Азійський банк інфраструктурних інвестицій.*

Анотація. *Стаття посвячена аналізу основних економічних напрямлений и приоритетов инициативы Китая Экономический пояс*

Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI века, объединенных в инициативу «пояса и пути» в контексте региональной интеграции.

Актуальность исследования обусловлена тем, что Экономический пояс Шелкового пути ставит целью создать экономическую зону сотрудничества, которая сделает более тесными экономические связи между странами в данном регионе. В статье рассмотрены содержание, эволюция, цели и причины выдвигания инициативы Китая Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI века, объединенных в инициативу «пояса и пути». В работе отмечено, что руководство КНР делает ставку на концепцию развития и взаимовыгодной ситуации (win-win situation) для всех участников, потому что данная инициатива способна дать толчок инфраструктурному развитию, развитию инноваций, улучшению бизнес-климата в регионе, более равномерному размещению факторов производства, ускорению развития отдаленных районов, снижению затрат за счет развития экономических коридоров и индустриальных парков, технологических цепочек, сотрудничества в сфере финансов и ИКТ, электроэнергетике и туризме, и усилению гуманитарного сотрудничества и международных обменов. Таким образом, это позволит укрепить взаимосвязь и взаимодополняемость развития всей Азии в целом, предоставив мощный стимул ее процветанию. Реализация инициативы также призвана создать «сообщество единой судьбы» в Азии. Делается вывод, что в случае успешной реализации инициатива может привести к реформатированию механизма экономического роста в Азии и придать ему новый импульс. В связи с этим китайскую стратегию скорее стоит расценивать как стремление возглавить экономический рост в Азии и углубить региональную интеграцию.

Ключевые слова: *Китай, региональная интеграция, Экономический пояс Шелкового пути, Морской шелковый путь, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.*

Summary. *The article is devoted to the analysis of the main economic directions and priorities of China’s initiative. The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Sea Silk Road, united in the Belt and Path Initiative in the context of regional integration.*

The relevance of the study is due to the fact that the Silk Road Economic Belt aims to create an economic cooperation zone that will make closer economic ties between countries in the region. The article discusses the content, evolution, goals and reasons for the initiative of China. The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Sea Silk Road, united in the Belt and Path Initiative. The paper notes that the PRC leadership relies on the concept of development and win-win situation for all participants, because this initiative can give impetus to infrastructure development, development of innovations, improvement of the business climate in the region, more even distribution of production factors. , accelerate the development of remote areas, reduce costs through the development of economic corridors and industrial parks, technological chains, cooperation in the field of finance and ICT, electricity and tourism, and humanitarian cooperation and international exchanges. Thus, it will strengthen the relationship and the complementarity of the development of Asia as a whole, providing a powerful incentive for its prosperity. The implementation of the initiative is also intended to create a “single destiny community” in Asia. It is concluded that in case of successful implementation, the initiative may lead to reformatting the mechanism of economic growth in Asia and give it a new impetus. In this regard, the Chinese strategy is more likely to be regarded as a desire to lead economic growth in Asia and deepen regional integration.

Key words: *China, regional integration, Silk Road Economic Belt, Sea Silk Road, Asian Infrastructure Investment Bank..*

Постановка проблеми. У вересні 2013 р Голова КНР Сі Цзіньпін запропонував ініціативу Економічного пояса Шовкового шляху (ЕПШШ) як відродження древнього Шовкового шляху, що зв'язує Китай з країнами Євразії, Середнього і Близького Сходу, а в жовтні 2013 року - концепцію Морського шовкового шляху ХХІ століття (МШШ) як відродження древнього морського шовкового шляху (що бере свій початок в епоху династії Тан 618-907 рр.), роблячи акцент на формуванні дружніх відносин під час експедиції китайського генерала Чжен Хе шість століть тому. Нові шовкові шляхи покликані пов'язати Китай з країнами Європи через великі простори, як сухопутні, так і морські. Ці ініціативи досить швидко набули форми однієї з головних складових китайської зовнішньополітичної і зовнішньоекономічної стратегії, і увійшли у китайський зовнішньоекономічний лексикон як «один пояс, один шлях», або пізніше – ініціатива «поясу і шляху». Втілення в життя ініціативи покликане сприяти ключовій меті втілення «китайської мрії» про велике відродження китайської нації, яка, в свою чергу, повинна служити реалізації так званих двох «цілей століття»: до сторіччя КПК у 2021 р. завершити будівництво суспільства середньої заможності, а до століття утворення КНР у 2049 р. – побудувати «багату, сильну, демократичну, цивілізовану і гармонійну модернізовану соціалістичну державу» [4]. Економічний пояс Шовкового шляху ставить за мету створити економічну зону співпраці, яка зробить тіснішими економічні зв'язки між країнами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ініціативи Китаю Економічний пояс Шовкового шляху і Морський шовковий шлях ХХІ століття, об'єднаних в ініціативу «поясу і шляху», є предметом широкого обговорення як в науковому та теоретичному планах, так і в практичній спрямованості [3, 5, 6]. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання розкриття основних напрямків і пріоритетів ініціативи Китаю

Економічний пояс Шовкового шляху і Морський шовковий шлях ХХІ століття в аспекті економічного співробітництва країн Центральної Азії.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз основних економічних напрямів і пріоритетів ініціативи Китаю Економічний пояс Шовкового шляху і Морський шовковий шлях ХХІ століття, об'єднаних в Ініціативу «поясу і шляху», в контексті регіональної інтеграції.

Виклад основного матеріалу дослідження. У 2015 р. були позначені основні маршрути Економічного пояса Шовкового шляху: з Китаю через Центральну Азію і Росію до Європи, з Китаю через Центральну Азію і Західну Азію до Перської затоки і Середземного моря; з Китаю до Південно-Східної Азії, в Південну Азію до Індійського океану.

Морський шовковий шлях був оформлений у вигляді двох маршрутів: з морських портів Китаю через Південно-Китайське море до Індійського океану і далі до Європи, а також з китайських портів через Південно-Китайське море в південну акваторію Тихого океану.

Важливою складовою ініціативи пояса і шляхи є розвиток інфраструктури з метою посилення економічного співробітництва і торгівлі (наприклад, створення портової, залізничної та автомобільної інфраструктури). Реалізація МШШ сприятиме як будівництву портової інфраструктури, так і модернізації вже існуючої, поліпшенню логістики між прибережними і внутрішніми районами, створенню вільних економічних зон для активізації торгівлі та інвестицій. При цьому не менш значущою метою для Китаю залишається створення і підтримання іміджу держави, посилення якої не провокує регіональні конфлікти, а, навпаки, сприяє конвергентному економічному розвитку всього регіону.

У зв'язку з цим керівництво КНР робить ставку на концепцію розвитку і взаємовигідної ситуації (win-win situation) для всіх учасників, тому що дана ініціатива здатна дати поштовх інфраструктурному розвитку,

розвитку інновацій, поліпшенню бізнес-клімату в регіоні, більш рівномірному розміщенню факторів виробництва, прискоренню розвитку віддалених районів, зниженню витрат за рахунок розвитку економічних коридорів та індустріальних парків, технологічних ланцюжків, співпраці у сфері фінансів та ІКТ, електроенергетиці та туризмі, й посиленню гуманітарної співпраці й міжнародних обмінів. Таким чином, це дозволить зміцнити взаємозв'язок і взаємодоповнюваність розвитку всієї Азії в цілому, надавши потужний стимул її процвітанню. Реалізація ініціатив також покликана створити «спільноту єдиної долі» в Азії [7].

Китай у короткий термін сформував фінансові інститути для реалізації ініціативи. У листопаді 2014 року голова КНР Сі Цзіньпін оголосив про внесення 40 млрд дол. США до Фонду Шовкового шляху, спрямованого на фінансування проектів ЕПШШ і МШШ. Крім цього, важливу роль у фінансуванні обох стратегічних ініціатив повинен зіграти Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ). Метою банку є фінансування інфраструктурних проектів та збільшення інфраструктурного взаємозв'язку в Азії, що покликане форсувати технологічний та економічний розвиток регіону. Угоду про створення АБІІ зі статутним капіталом у 100 млрд дол. США було підписано в червні 2015 р. 57-ма країнами. На Китай припадає 30% капіталовкладень в АБІІ, а також саме представник Китаю очолює банк [9]. Крім цих фінансових інститутів, фінансування надається китайськими банками і фондами, такими як Державний банк розвитку Китаю, Експортно-імпорتنний банк Китаю, Китайська інвестиційна корпорація. При реалізації ініціативи пояса і шляху передбачається масштабне залучення приватного капіталу і використання державно-приватного партнерства. Зокрема, планується випуск юаневих облігацій, які могли б служити додатковим інструментом для АБІІ і Фонду шовкового шляху для фінансування проектів [9].

Ініціатива «поясу і шляху» поступово стала займати центральне місце в економічному і зовнішньополітичному плануванні КНР, була внесена в якості важливого елемента на новий розгляд до планів на 13-ту п'ятирічку на сесії ВЗНП (2016-2020), і для її реалізації була заснована мала керівна група за участю глав всіх ключових відомств. Важливою метою «пояса і шляху» є координація діяльності як державних (центрального уряду і керівництва, вищої бюрократії, місцевої влади, державних підприємств), так і недержавних акторів (бізнесу, дослідників і експертів) у самому Китаї. У той же час, конкретні цілі, засоби, бізнес-моделі ініціативи не з'ясовані, а випущена в 2015 р. концепція не надає докладного опису дій, а швидше є спільною рамковою концепцією, в яку можуть бути вписані практично будь-які дії. Географічні рамки чітко не визначені, навпаки, окреслені різні маршрути, конкретні проекти також не згадується, що дозволяє розглядати будь-які напрямки і проекти як частину ініціативи [4].

При цьому, якщо «пояс і шлях» буде успішно реалізований, ініціатива зв'яже 65 країн, які виробляють 65% світового ВВП, складають 70% світового населення і 75% розвіданих енергетичних ресурсів [4].

Ініціатива «пояса і шляху» передбачає реалізацію економічних, зовнішньоекономічних, зовнішньо- і геополітичних цілей Китаю. Ця ініціатива була проголошена в умовах «нової нормальності» уповільнення темпів зростання китайської економіки при наявності серйозних структурних проблем, і вона в першу чергу покликана дати стимули економічного розвитку самому Китаю в період структурної трансформації його соціально-економічної моделі. Важливою метою є перехід з екстенсивної на інтенсивну високотехнологічну модель розвитку, але структурна перебудова моделі розвитку є тривалим процесом [8]. У зв'язку з цим важливо надати новий стимул економічному розвитку КНР, щоб хоча б частково продовжити сучасну модель екстенсивного розвитку за рахунок завантаження виробничих потужностей, а також стимулювати інноваційний

розвиток самого Китаю для здійснення переходу на інтенсивну модель розвитку.

Тоді як модель розвитку Китаю базувалася на експортну орієнтацію і залучення іноземних інвестицій при низькому внутрішньому попиті, зараз Китай має на меті перехід на більш збалансовану модель економічного розвитку, що поєднує розвиток внутрішнього споживання і сфери послуг і збереження експортної орієнтації. Очевидно, що реалізація цієї мети займе тривалий час, і для підтримки економічного зростання необхідно знайти додаткові джерела, що і покликані зробити ініціатива «пояса і шляху». Вона повинна дозволити Китаю продовжувати свій розвиток шляхом збільшення своєї діяльності на розширеному географічному просторі [1].

Перед Китаєм стоїть проблема перевиробництва в ряді секторів економіки, пов'язаних з інфраструктурним будівництвом (наприклад, перевиробництво сталі, алюмінію, цементу і вугілля), важкої промисловості, виробництва будматеріалів, транспортного та енергетичного машинобудування, а інфраструктура в самому Китаї вже значною мірою побудована. КНР досягла значних успіхів в інфраструктурному будівництві (найбільша у світі дамба, найдовша швидкісна залізниця, дорога на магнітній подушці, найвищий міст, залізниця на найбільшій висоті), їй є що запропонувати країнам регіону при досить низьких цінах на витратні матеріали останні кілька років [1].

При цьому в Китаї останніми роками відбулося різке зростання заробітної плати і відбувається зниження цінової конкурентоспроможності китайських підприємств в ряді трудомістких галузей промисловості, таких як легка промисловість та збирання електроніки. Це призводить до того, що скорочуються інвестиції в обробну промисловість і, як наслідок, знижується частка Китаю у виробництві товарів низької якості. При цьому, ключовою метою розвитку країни є перехід на високотехнологічне та інноваційне виробництво [2].

Таким чином, Китай сподівається, що інвестиції в інфраструктурні проекти за кордоном створять нову базу для тих галузей економіки, де спостерігається перевиробництво, а також стимулюватимуть високотехнологічне виробництво, тому що китайські проекти будуть базуватися на використанні китайського сировини і матеріалів, обладнання, послуг і китайської робочої сили, але вже не на території тільки самого Китаю, а на розширеному макро- і трансрегіональному просторі. Важливою складовою також є винесення виробництв, що втрачають конкурентоспроможність, за кордон, особливо в тих секторах, де спостерігається перевиробництво (сталеливарна промисловість, виробництво будматеріалів, цементу тощо). Таким чином, це дозволить вивести надлишкові, енергоємні, трудомісткі та «брудні» виробництва за межі країни, а самому Китаю зосередитися на розвитку інноваційних галузей промисловості [9].

Китаю важливо знайти нові і внутрішні, і зовнішні джерела зростання з метою збільшення конкурентоспроможності своєї економічної моделі. Зовнішні джерела зростання, за оцінкою китайських експертів, можуть бути знайдені в країнах, що розвиваються, розвиток яких завдяки їх участі в проектах «поясу і шляху» буде економічно вигідним і для самого Китаю, таким же чином, як розвинені країни одержували прибутки з розвитку самого Китаю завдяки своїм інвестиціям. Китай тепер може експортувати товари з більш високою доданою вартістю і послуги, включаючи електронні компоненти, споживчі товари тривалого використання, обладнання для важкої промисловості, будівельні та інженерні послуги, і тим самим зайняти більш високе місце в регіональних ланцюжках доданої вартості, але йому необхідний доступ на зовнішні ринки. Діяльність АБП та інфраструктурне будівництво зможе відкрити дорогу не тільки для експорту китайського обладнання і послуг (наприклад, інженерних), але й для торгівлі та інвестицій на нерозвинених ринках [9].

Ініціатива «поясу і шляху» може бути також розглянута в якості нового етапу китайської економічної стратегії «виходу назовні» як новий крок щодо інтеграції Китаю у світову економіку шляхом збільшення китайських інвестицій за кордон. Починаючи з проголошення політики «йти зовні» на початку 2000-х рр. і до теперішнього часу Китай перетворився в одного з найбільших інвесторів у світі, і в 2015 р. вперше обсяг вивезеного з нього капіталу перевершив його ввезення в КНР [9].

Китай також має найбільші валютні резерви обсягом 3,2 трлн дол. США на середину 2018, але при цьому КНР починає відходити від зберігання їх в державних облігаціях США, прибуток від яких дуже низький, що призводить до їх скорочення через переоцінку юаня. Відповідно, Китай прагне знайти інші джерела, економічна сукупність яких буде вищою і які одночасно могли б служити геополітичним інтересам самого Китаю. Другою ключовою фінансовою метою є просування інтернаціоналізації юаня, тому що фінансування планується надавати вже у китайській валюті, і в ній же передбачається проводити двосторонні угоди [9].

Висування ініціативи також відображає зміну пріоритетів зовнішньої політики КНР, в якій акцент переноситься на сусідні країни. Наприклад, одна з поширених в Китаї точок зору пропонує розвивати відносини з «великою периферією», яка повинна включати Північно-Східну, Південно-Східну, Південну і Західну Азію, а також Тихоокеанський регіон. Ключова ідея полягає в тому, що Китай повинен скоординувати розвиток цього простору та інтегрувати його в рамках двох ідей «прориву на морському напрямку» і «західного маршу». З 2013 р. відносини саме із сусідніми країнами стали все частіше декларуватися як пріоритетний напрямок зовнішньої політики, хоча США, ЄС, Японія та інші розвинуті країни були ключовими джерелами розвитку китайської економіки. Це багато в чому пов'язано з глобальною тенденцією скорочення попиту в розвинених

країнах на китайські товари як наслідок світової фінансово-економічної кризи 2008 р. і тенденції зміщення центру світового зростання і попиту до Азії. Китайські експерти також усвідомлюють необхідність не тільки розвивати економічні відносини з сусідніми країнами, які самі по собі не гарантують позитивного ставлення до Китаю в сфері політики і безпеки, а й надавати так звані «громадські блага». Завдяки укладенню угод про зону вільної торгівлі, інфраструктурним інвестиціям, посиленню політичного, економічного і науково-технічного співробітництва та взаємодії на морському просторі Китай сподівається виправити напружену ситуацію у відносинах з країнами АСЕАН через ескалацію конфлікту в Південно-Китайському морі і поліпшити свій імідж в регіоні в цілому [9].

Реалізація ініціативи також ставить за мету створення нових транспортних коридорів, отримання доступу до енергетичних ресурсів і продовольства, в поставках яких Китай має потреби, в обхід контрольованих США морських шляхів сполучення.

Висновки. Таким чином, ініціатива «поясу і шляху» розцінюється китайськими дослідниками як китайський проект інтеграції в Азії, який базується не на укладенні ЗВТ, що оцінюється як така, що не має значного позитивного ефекту через географічну віддаленість і відмінності в рівнях економічного розвитку. Він пропонує будівництво інфраструктури для поліпшення торговельних взаємозв'язків, надання фінансування для інвестицій або торгівлі, поліпшення можливостей для гуманітарних обмінів.

У разі успішної реалізації ініціатива може призвести до переформатування механізму економічного зростання в Азії та надати йому новий імпульс. У зв'язку з цим китайську стратегію швидше варто розцінювати як прагнення очолити економічне зростання в Азії та поглибити регіональну інтеграцію.

Література

1. Довгаль О. А. Протекціонізм і лібералізм у зовнішньоторговельних відносинах у процесі глобалізації економіки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра економ. наук : спец. 08.00.01 «Економічна теорія». Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2006. 35 с.
2. Довгаль О. А., Довгаль Г. В. Міжнародний технологічний поділ праці як синергетичний ефект глобалізації // Академічний огляд. 2008. № 2. С. 94-98.
3. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология // 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. – С. 40, 46-52.
4. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР, 28.03.2015. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата звернення 2.03.2019).
5. Салицкий А., Семенова Н. Шелковое наступление Китая // Перспективы. – 2016. – № 1(5). – С. 6-10. 6. Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // Southeast Asian Affairs, Vol. 2016, pp. 32-35.
6. Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // ISAS Working Paper, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. P. 10-132.
7. One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network / Mercator Institute for China Studies. December 2015. URL: <https://www.merics.org/en/merics-analy-sis/infographicchina-mapping/china-mapping/> (дата звернення 29.03.2019).
8. The Silk Road Economic Belt and 21st century Maritime Silk Road / Xinhua Finance Agency. URL: <http://en.xfinance.com/html/OBAOR/> (дата звернення 29.03.2019).

9. Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, p. 4.

References

1. Dovhal, O. A. (2006). "Proteksionizm i liberalizm u zovnishnotorhovelnykh vidnosynakh u protsesi hlobalizatsii ekonomiky". Extended abstract of Doctor's thesis. Economic Theory. Kharkiv : V. N. Karazin Kharkiv National University.
2. Dovhal, O. A., Dovhal, H. V. (2008). Mizhnarodnyi tekhnolohichnyi podil pratsi yak synerhetychnyi efekt hlobalizatsii, *Akademichnyi ohliad*, vol. 2, 94-98.
3. Larin, A.G. (2016) «*Ekonomicheskii poias Shelkovogo puti*»: ekonomicheskoe sodержanie, struktura, ideologiya (The "Silk Road Economic Belt": Economic Content, Structure and Ideology) // *Novyi Shelkovyi put' i ego znachenie dlia Rossii (New Silk Road and Its Implications for Russia)* / ed. by V.E. Petrovskiy, A.G. Larin, E.I. Safronova. Moscow: DeLi plus, 2016. Pp. 40, 46-52.
4. Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deistviia po sovместnomu sozdaniiu Ekonomicheskogo poiasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka (Excellent Prospects and Practical Actions for the Creation of the Economic belt of the Silk Road and the Silk Road of the XXI Century) / MID KNR, 28.03.2015. URL: [http://www. fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml) (data zvernennia 2.03.2019).
5. Salitskii, A.; Semenova, N. (2016) *Shelkovoie nastuplenie Kitaia (China's Silk Advance)* // *Perspektivy (Perspectives)*, 2016, No. 1(5), pp. 6-10.
6. Chaturvedy, Rajeev Ranjan (2014). *New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses* // ISAS Working Paper, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. P. 10-132.
7. *One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network* / Mercator Institute for China Studies. December

2015. URL: <https://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping/> (data zvernennia 29.03.2019).
8. The Silk Road Economic Belt and 21st century Maritime Silk Road / Xinhua Finance Agency. URL: <http://en.xfinance.com/html/OBAOR/> (data zvernennia 29.03.2019).
9. Zhao, Hong (2015). China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // Trends in Southeast Asia, 2015, No. 3, p. 4.