



Выпуск 4 (234)

**ОРГАНИЗАЦИОННО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Уральский государственный университет путей сообщения»

Выпуск 4 (234)

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Материалы Международной научно-практической конференции,
посвященной 20-летию факультета экономики и управления
Уральского государственного университета путей сообщения

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC AND SOCIAL PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY

Proceedings of the International Scientific and Practical Conference,
dedicated to the 20th anniversary of the Faculty of Economics
and Management of the Ural State University of Railway

Екатеринбург
УрГУПС
2018

УДК 656(063).001.18:001.895
О-64

О-64 **Организационно-экономические и социальные проблемы и перспективы развития транспортной отрасли** : м-лы Международной научно-практической конференции, посвященной 20-летию факультета экономики и управления Уральского государственного университета путей сообщения (26.01.2018, Екатеринбург) / отв. за выпуск Д. И. Кочнева, канд. техн. наук. — Екатеринбург : УрГУПС, 2018. — Вып. 4 (234). — 447, [1] с.

Тематика статей сборника охватывает широкий круг организационно-экономических и социальных вопросов транспортной отрасли. Сборник предназначен специалистам транспортной отрасли, ученым и студентам транспортных вузов.

The topics of the articles cover a wide range of organizational, economic and social issues in the transport sector. The collection of papers is intended for specialists of the transport industry, scientists and students of transport universities.

УДК 656(063).001.18:001.895

Рецензенты:

М. Б. Петров, д-р техн. наук, доцент (Институт экономики Уральского отделения РАН)

Е. Ю. Кузнецова, д-р экон. наук, профессор (УрФУ)

Публикуется по решению редсовета УрГУПС

Авторская редакция сохранена.

*Качество иллюстраций соответствует
качеству предоставленных материалов*

© Уральский государственный
университет путей сообщения
(УрГУПС), 2018

Секция 5. ПРОБЛЕМА ИЗУЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ

КАК ОДИН ИЗ ЭЛЕМЕНТОВ ФОРМИРОВАНИЯ

УСПЕШНОСТИ ВЫПУСКНИКА НЕЯЗЫКОВОГО ВУЗА 304

Анков А. А. Гендерные особенности французской инвективы 304

Балакин С. В. Использование деривационных полей
в процессе обучения лексике иностранного языка. 309

Вольская И. И. Проблема преподавания русского языка
как иностранного в неязыковом вузе 313

Верисова А. Д. Профессиональная межкультурная
коммуникация в подготовке будущих специалистов 318

Коротенко Т. Н. Актуальные проблемы при изучении
иностраннных языков в транспортном вузе. 322

Лопатин М. А. К вопросу классификации методов
и приёмов эффективного аудирования иноязычной речи
в неязыковом вузе. 328

Москвина Ю. А. Роль мультимедийных средств обучения
в контексте компетентностного подхода 332

Панченкова М. Ф. Сетевое комьюнити как средство
подготовки студентов транспортного вуза
к профессиональной коммуникации:
актуальность исследования и педагогический потенциал. 336

Щелокова А. А. Методические приемы преподавания
русского языка как иностранного
на подготовительном факультете. 343

Хан О. Н. Роль изучения дисциплины «Русский язык
и этика делового общения» в становлении коммуникативной
компетенции специалиста транспортной отрасли 348

Секция 6. ИСТОРИКО-СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ 354

Ананян Г. М., Галстян А. Н. Принятие управленческих
решений в процессе осуществления экономической
политики государства 354

Акишева Н. Б. О методах формирования коммуникативной
компетентности у будущих специалистов транспортной отрасли. 360

Енгоян П. А., Аствацатуров С. В.
Концепция «Нового Шелкового пути»
во внешнеполитической стратегии «Умной силы» Китая. 367

Конов А. А. Развитие социальной сферы
железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг. 378

УДК 327.8

П. А. Енгоян, С. В. Аствацатуров

Российско-Армянский (Славянский) университет,
Ереван, Республика Армения

Концепция «Нового Шелкового пути» во внешнеполитической стратегии «умной силы» Китая

Аннотация. Политика и экономика взаимообусловлены. Часто именно через экономические рычаги и применение так называемой мягкой силы государства пытаются демонстрировать свою мощь на международной арене. Именно такую геополитическую парадигму избрал Китай. Ее проявлением стала возрожденная идея Великого шелкового пути, воплотившаяся в концепцию «Один пояс — один путь», или «Шелковый экономический пояс и морской шелковый путь 21 века».

Ключевые слова: Китай, Шелковый путь, социально-экономическое развитие, экономический пояс, Северный морской путь.

P. A. Yengoyan, S. V. Astvatsaturov

Russian-Armenian (Slavonic) University, Yerevan, Armenia

«New silk road» concept in china's smart power foreign policy strategy

Abstract. Politics and economics are interdependent. Very often states try to demonstrate their power in the international arena through the economic leverage and implementation of the «Soft power» concept. This is the geopolitical paradigm China has chosen. Its manifestation can be noticed in revived idea of Great Silk Road, embodied in the concept of «One belt one road» or «Great economic belt and maritime silk road of the 21th century».

Key words: China, Silk Road, Socio-Economic Development, Economic Belt, Northern Sea Route.

Центральная задача внешней политики любого государства заключается в укреплении его позиций и авторитета на международной арене, создании благоприятных внешних условий для долгосрочного социально-экономического развития страны. Внешнеполитический инструментарий реализации данной задачи меняется от одной эпохи к другой. В XX в. в условиях биполярного мира доминирующей тенденцией было наращивание государствами в первую очередь «жесткой силы» — военной и экономической мощи.

На современном этапе мирового развития в условиях формирования многополярного мира на передний план выдвигаются факторы «мягкой силы».

Впервые термин «мягкая сила» выдвинул Дж. Най, охарактеризовав его как «способность государств привлекать других на свою сторону, добиваясь поддержки собственной повестки дня в международных отношениях путем демонстрации своих культурно-нравственных ценностей, привлекательности политического курса и эффективности политических институтов» [1]. Данная стратегия включает в себя такие инструменты позиционирования страны на международной арене, как экспорт образования, продвижение языка и распространение национальных культурных ценностей. Однако в продолжение трактовки своей концепции Дж. Най учел комплексный характер применения «мягкой силы», который значительно повышает его эффективность. Во многом он определяется уровнем экономического, социально-политического, а также военно-технического развития субъекта политики. Тем самым Дж. Най подошел к новой, «гибридной» концепции, так называемой концепции умной силы. Если «мягкая сила» направлена на достижение результата с помощью убеждения, притяжения и сотрудничества, а «жесткая сила» — с помощью принуждения, то «умная сила» определяется Дж. Наем как способность координировать и комбинировать возможности и ресурсы и «мягкой», и «жесткой» сил [2].

Возросшая экономическая мощь современного Китая позволяет ему значительно активизировать свою внешнюю политику, стать полноценным центром силы в мировой политике. По словам председателя Государственного комитета по делам развития и реформ КНР Хэ Лифэна, за прошедшие четыре года экономика Китая ежегодно регистрировала рост в среднем на 7,2 %. В 2017 г. обеспечен рост экономики Китая на 6,5 %. Среднегодовой вклад в рост мировой экономики превысил 30 % [3]. Такие показатели в значительной мере позволяют стране широко использовать свои возросшие материальные ресурсы в процессе осуществления своей внешнеполитической стратегии.

На начальном этапе активизации внешнеполитической деятельности Китая проявилось, практически беспрецедентное для нее наращивание способов и методов культурно-просветительской работы во многих странах. Этому способствовало формирование широкой мировой сети учреждений в этой области, в частности Центров Конфуция. Сегодня глобальный Китай вполне соответствует стрем-

лению нового руководителя китайской компартии Си Цзиньпина к «Новой эре», которую он называет «сообществом общих судеб». В марте 2013 г. он впервые предложил эту идею в Московском государственном институте международных отношений. В январе 2017 г. он повторил ее на Всемирном экономическом форуме в Давосе. Поскольку экономическая глобализация подверглась критике со стороны Д. Трампа, речь Си Цзиньпина принесла ему высокие дивиденды и у себя дома, и за рубежом.

Политика Си Цзиньпина — это как бы продолжение, а не радикальный разрыв с прошлым. Большая часть новой внешней политики Си была заложена бывшим руководителем КНР Ху Цзиньтао в докладе на партийном конгрессе еще в 2012 г. Ху Цзиньтао призвал тогда Китай принять «активную роль в международных делах и работать для того, чтобы сделать международный порядок более справедливым...» Теперь же говорится, что Китай будет «играть свою роль в качестве одной из основных стран и примет активное участие в реформировании и развитии глобальной системы управления». Разница тонкая, но значительная. Тот Китай, который описывает Ху Цзиньтао, растет довольно уверенно, и нет никаких сомнений в том, что он уже является великой державой, способной влиять на международный порядок.

«Сообщество общих судеб» — это примерно то, о чем писал философ и историк религии Э. Ренан. В труде «Что такое нация?» [4] он предложил идею, что народы не объединяются благодаря этническому признаку или культуре, а просто глубоко ощущают чувство своей общности и общей судьбы. И теперь Си Цзиньпин применяет примерно ту же концепцию в международном контексте. Теперь она занимает центральное место в более активной внешней политике Китая.

«Сообщество общих судеб» описывает мир, где царит взаимное сотрудничество, описывает «новый» подход к международным отношениям, который заменяет «устаревшую» модель, связанную с Западом. По словам китайских политических деятелей, «сообщество общих судеб» достигается путем создания «сообщества общих интересов» и «сообщества общих обязанностей». Общие интересы примерно соответствуют ситуации экономической взаимозависимости, когда государства дополняют друг друга.

Подобно «Новой эре» Си Цзиньпина, его «новая модель отношений с великими державами» преподносится как новшество. Китайская газета «Жэньминь жибао» пишет, что концепция «взаимовыгодного сотрудничества воплощает новый тип международных

отношений» и противопоставляется «старой модели» международных отношений, которая связана с Соединенными Штатами и западными державами. «Общая судьба», по мнению китайцев, основана на «беспроеигрышных» отношениях, а старая модель — рудимент «мышления с нулевой суммой» и того, что называется «менталитетом холодной войны» [5].

Как Си Цзиньпин, так и Ху Цзиньтао обещали «закрепить знамя мира, развития, сотрудничества и взаимной выгоды», однако первый пошел гораздо дальше, предложив, чтобы партия и лично он занялись спасением всего мира — «новый вариант» для «развивающихся стран» и «модернизации... при сохранении независимости». А «китайская мудрость и китайский подход» теперь предлагают уникальное решение проблем, стоящих перед человечеством.

Сегодня Си Цзиньпин активно призывает к укреплению китайского руководства во многих мировых делах. За последние пять лет новая политика была объединена с новыми институтами, такими как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, и новыми инициативами — такими, как транспортный пояс, чтобы построить физическую основу для того, что и будет называться «сообществом общей судьбы» [6]. Так возникла идея создания Нового шелкового пути, или как сегодня именуют эту концепцию — «Один пояс — один путь» или «Шелковый экономический пояс и морской шелковый путь XXI в.».

Эта инициатива ставит перед собой задачу создания инфраструктурной сети, которая соединит Европу, Азию и Африку вдоль и за пределами древнего Шелкового пути. Китай форсирует строительство транспортных артерий Шелкового пути. Геоэкономический проект, состоящий из 65 стран, требует миллиардных инвестиций. Китай готов взять на себя львиную долю расходов по его осуществлению. Становится понятным стремление многих стран приобщиться к этому проекту с тем, чтобы обеспечить многомиллионные вливания в свою экономику.

Однако получается так, что для китайцев важнее себестоимости железной дороги — геополитическая составляющая проекта. А она выглядит следующим образом: китайцы рассчитывают и проектируют логистику Шелкового пути таким образом, чтобы она шла в обход точек соприкосновения тех стран, которые имеют взаимные претензии либо политического, либо территориального толка. В этом плане поле для маневра сужается: Сирия, Ирак, Ливия и Йемен лежат в руинах, а Иран, подписавший в июле 2015 г. ядер-

ное соглашение в Вене, чтобы выйти из экономической изоляции, вступил в жесткую конфронтацию с США и Израилем. Гражданская война в Турции набирает обороты, перекрывая так называемый Центральный коридор, который был призван связать Китай, Пакистан, Афганистан и страны Средней Азии с Европой через турецкую территорию. Отныне обходные пути выглядят предпочтительнее — «северный путь» предполагает выход в Евросоюз через Россию, а «южный» — через Иран и северные территории Турции.

Китайский план по созданию южного маршрута турецкое издание Milliyet описывает следующим образом: «В планах китайского правительства — объединить европейские и китайские железные дороги. КНР планирует построить высокоскоростную железную дорогу между Китаем и Великобританией, которая свяжет Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран, Турцию, Болгарию, Румынию, Венгрию, Австрию, Германию, Бельгию и Францию. Проект, предположительная стоимость которого составляет 150 млрд долл., планируется завершить в 2020–2025 гг.» [7]. Для этого Турция планирует синхронизировать с проектом «Нового Шелкового пути» турецкий проект «Срединного коридора», который свяжет центральную Азию и Китай с эксплуатацией паромной переправы в Каспийском море [8].

Однако и здесь не все идет гладко. Китайцы столкнулись не только с турецко-курдским антагонизмом, но и с армяно-турецкими противоречиями и нагорно-карабахским конфликтом. Казалось, что эксплуатация железнодорожной ветки Баку — Тбилиси — Карс с последующим продвижением вглубь Турции создаст благоприятные условия для бесперебойного функционирования всего пути. Однако и здесь возникают новые риски, хоть и несоизмеримые с турецко-курдским противостоянием, но связанные с прохождением нового пути через армянонаселенные районы в Джавахетии.

В целом за исключением некоторых проблемных обстоятельств «южный путь» может обеспечить прохождение пассажирских и грузовых составов в Европу и обратно. Для этого придется, конечно, значительно расширить и модернизировать всю ее инфраструктуру, а также обеспечить соответствующую региональную политическую составляющую китайского проекта.

С политической точки зрения наиболее предпочтительным становится северное направление Шелкового пути. Тем более, что на сегодняшний день делаются серьезные шаги по укреплению и многократному улучшению сотрудничества между азиатскими странами.

По мнению президента РФ В. Путина, «Новый Шелковый путь» был предложен Китаем очень своевременно», что интеграция в рамках инициатив проекта, ЕАЭС, Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а также Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) заложила основу для крупного евразийского партнерства. В мае 2015 г. руководители КНР и России подписали в Москве соглашение о согласовании инициативы «пояса и пути» с ЕАЭС, который объединяет Россию, Белоруссию, Казахстан, Киргизию и Армению [9].

Концепция «Нового Шелкового пути» по ходу осуществления претерпевает некоторые изменения и не только с точки зрения организации основных направлений железнодорожного коридора между Европой и Азией. Существуют самые разные подходы к проблеме разветвления основных транспортных артерий на обоих континентах. К ним можно отнести не только побочные и объездные железнодорожные коммуникации, но и широкую сеть автомобильных дорог, опоясывающих весь Евразийский континент. Например, намечающиеся две логистические линии в Армении — автодорога «Север — Юг» и железнодорожная магистраль «Армения — Иран», которые будут функционировать именно в составе глобальной программы. Не последнюю роль в этом вопросе играет стабильность отношений между Ираном с Арменией, поскольку между ними нет каких-либо разногласий политического толка. Ну а дальше идет армяно-грузинская граница, через которую в настоящее время уже работает железная дорога, обеспечивающая большой объем грузоперевозок [10].

В целом все вопросы дальнейшего развития сети коммуникаций, естественно, будут решаться с учетом региональных политических интересов, источников финансирования и позиции самого главного участника проекта — Китая.

Кроме вышеназванных сухопутных путей, укрепление коммуникации между Европой и Азией во многом дополняется существованием и развитием морских путей, также именуемых Северным и Южным. Южный путь — через Индийский океан и Суэцкий канал, существует с давних пор. В ее инфраструктуру вовлечены не только практически все прибрежные страны Индийского океана, но и государства, расположенные по всему периметру Европы — от Атлантики до Северного моря. Этот путь хорошо зарекомендовал себя как с точки зрения безопасности, так и затратного времени для транспортировки грузов, которая возможна круглый год.

Северный морской путь (СМП) — главная арктическая судоходная магистраль, протянувшаяся от Мурманска до дальневосточных

портов. Общая протяжённость СМП на территории РФ составляет около 10 тыс. км, а путь из Японии в Западную Европу — чуть менее 13 тыс. км. Таким образом, Северный морской путь представляет собой кратчайший маршрут из Восточной Азии в Европу (около 20 дней в период летней навигации). Протяжённость же Южного морского пути составляет около 20 тыс. км (более 32 дней). Однако в силу сурового и чрезвычайно холодного климата Арктики навигация по СМП ограничена. Толщина льда в заполярных морях может достигать четырёх метров, а температура воздуха опускается ниже -50°C . Без использования ледоколов танкеры (в том числе ледового класса) могут ходить в заполярных водах от двух до четырёх месяцев.

В 2017 г. грузопоток по СМП превысил прошлогодний показатель на 2 млн т, достигнув 10 млн. К 2030 г. по этой транспортной артерии будет ежегодно перевозиться до 70 млн т различных грузов [11]. В первоочередные задачи РФ не входит продвижение СМП как альтернативы южному торговому маршруту. Россия сосредоточилась на развитии внутренней инфраструктуры и строительстве новых ледоколов. Инвестиции в Северный морской путь направлены на удовлетворение запросов Минобороны и крупного бизнеса, в первую очередь компаний энергетического сектора. Морской путь очень выгоден для выполнения задач по экспорту углеводородов. Тем более что Россия объявила о запуске первой очереди завода «Ямал СПГ», производящего сжиженный газ. Ее мощность составит 5,5 млн т. Вторая и третья очереди будут запущены в 2018–2019 гг., совокупный объём производства СПГ составит 16,5 млн т. В 2018 г. «Ямал СПГ» планирует увеличить объём грузопотока по СМП более чем в три раза. Немецкая газета *Die Welt* назвала запуск первой очереди «выдающимся событием для глобальной добычи газа». Издание отметило, что «Новатэк» стала первой в мире компанией, которая построила терминал для СПГ за полярным кругом [12].

На наш взгляд, СМП не будет активно использоваться для транспортировки продукции из Восточной Азии в Европу. Южный маршрут все же более удобный и предсказуемый. Контейнерные перевозки в Заполярье возможны лишь в небольших объемах.

В целом сама инициатива «Нового Шелкового пути» безусловно имеет геополитическую направленность. Поэтому странам, вовлеченным в нее, приходится более взвешенно относиться к политическим последствиям осуществления этого проекта. Эти проблемы затрагивают не только страны, чьи интересы пересекаются на региональном уровне, но в первую очередь те, которые расположены

в конечных пунктах маршрута. Особенно это касается самого Китая, который, невзирая на заверения его лидеров об отсутствии стремления государства к расширению своего геополитического влияния в мире, грамотно, системно и стабильно осуществляет внешнеполитическую стратегию «умной силы», которая в конечном итоге должна обеспечить необходимые условия для превращения этой страны в главного мирового лидера. Ведь в политической науке общеизвестно, что преобладание какой-либо страны на Евразийском континенте, приводит к значительному расширению ее влияния не только на региональном, но и на мировом уровне.

На наш взгляд, несмотря на это обстоятельство, практически все страны выражают готовность в вовлечении в той или иной степени в этот грандиозный проект. Государству инициатору концепции «Нового Шелкового пути» остается лишь грамотно расставить фишки на политической карте мира с тем, чтобы, во-первых, гарантировать свое активное участие в деле обеспечения политической стабильности в регионах; во-вторых, развить инфраструктуру транспортных артерий, тем самым на постоянной основе обеспечить свое экономическое присутствие в транзитных странах; в-третьих, добиться высокого уровня проходимости на соответствующих коммуникациях, что, безусловно, должно повысить уровень рентабельности всего проекта; и, в-четвертых, вовлечь в проект возможно большее число государств на континентах.

Последняя проблема сопряжена с разработкой грамотной логистики всей системы коммуникаций и взвешенной внешней политики. Прежде всего это относится к вопросу об исключении монопольного положения какого-либо государства во всей евразийской транспортной сети, что чревато ослаблением китайского влияния. По нашему мнению, с целью разрешения этой проблемы кроме основных транспортных коридоров будет развита широкая сеть побочных железнодорожных и автомобильных путей, что создаст необходимые условия для обходных маневров во время осуществления пассажирских и грузовых перевозок. В данном случае, безусловно, выиграют некоторые государства, не находящиеся на основной транспортной артерии. В частности это относится к таким странам, как Армения, которая, как было отмечено выше, усиленно вовлекается в осуществление проекта «Север — Юг», призванном стать весомым структурным звеном в концепции «Нового Шелкового пути».

Проблема исключения монопольного положения какого-либо государства во всей сети коммуникаций особенно остро стоит и для

другого конечного адресата «Нового Шелкового пути» — Европы, и не только с точки зрения организации транспортных путей. Наряду с этим европейские страны большое значение придают разрешению проблемы диверсификации поставок энергоносителей. В последнее время, со времен украинского кризиса, основной акцент в политике европейских стран ставился на ограничении зависимости от российских энергоресурсов. Последовал «деликатный» отказ от газового «Южного потока» из России. Сама того не ведая, Европа оказалась в поле зрения союзника по НАТО — США, который всеми силами стремится заставить Европу полностью отказаться от российских поставок, обещая при этом обеспечить континент пусть даже намного дороже, но своим СПГ. Европа постепенно становится заложником своей недальновидной санкционной политики по отношению к России, которая чревата серьезными экономическими потерями и катаклизмами. Хотя, следует отметить, что многие страны Европы уже осознают пагубность принимаемых против России мер и постепенно отходят от жесткого противостояния с ней.

С другой стороны, продолжение подобной политики подталкивает Европу в объятия другого союзника по НАТО — Турции, значительно активизирующейся как в ближневосточном регионе, так и в европейском направлении. После отказа от строительства «Южного потока» Россия была вынуждена развернуть газотранспортный поток в сторону Турции (в течение двух лет будет завершено строительство «Турецкого потока-2»), что превратит последнюю в газовый хаб для Европы. Вместе с тем следует учесть, что в ближайшей перспективе Турция значительно укрепит свои позиции на Ближнем Востоке и может стать крупнейшим транспортным узлом в регионе, через который будут проходить практически все коммуникации в сторону Европы. Тем самым Турция сможет сфокусировать на себе львиную долю материковых пассажирских, грузовых и энергетических потоков из России, стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки. Такое положение, на наш взгляд, ни в коей мере, не может устраивать ни Европу, ни многие азиатские государства и, в первую очередь, Китай.

Не случайно в начале июня 2017 г. немецкий бундестаг принял резолюцию о признании геноцида армян в Османской империи. Премьер-министр ФРГ А. Меркель не особо сопротивлялась давлению со стороны парламентариев. Кроме этого, Германия постарается извлечь максимальную выгоду из своего председательства в ОБСЕ. Этим объясняются активизация Германии в нагорно-карабахском

урегулировании, развитие диалога между Арменией и Евросоюзом, который завершился подписанием в 2017 г. всеобъемлющего договора об ассоциации. Евросоюз в лице Германии по-своему тянется к китайскому «Шелковому пути». Поэтому мы становимся свидетелями внедрения Германии в армянский вопрос, что сулит региону не только новые возможности, но и испытания [13].

Что касается Китая, то он не только значительно активизировал свою культурную экспансию в Армении и соседней Грузии, но и развил торговые отношения с ними, в частности, закупая у Грузии практически всю продукцию агропромышленного сектора. Тем самым создаются все необходимые экономические условия для включения этих стран в транспортный коридор в качестве составных звеньев «Шелкового пути». Приблизительно схожими можно считать шаги Китая по отношению к Украине, которая, по нашему мнению, по замыслам китайских политиков должна стать «запасным» участником транспортного коридора с целью недопущения монопольного положения России на северном участке коммуникаций.

Как видно, Китай в деле осуществления грандиозного проекта «Нового Шелкового пути» использует не только богатый арсенал культурно-просветительных методов распространения своего влияния во многих странах мира, но и мощнейший экономический ресурс, который проник буквально во все уголки мирового пространства, в том числе и в США. Всего этого Китай достигает с согласия и при добровольном участии многих государств, заинтересованных в новых инвестициях на своих территориях. Кроме этого, необходимо учесть и то обстоятельство, что КНР полностью меняет свою стратегию и в военной области, взяв курс на радикальную модернизацию армии. На XIX съезде Компартии Китая Си Цзиньпин заявил, что «к 2050 г. Народно-освободительная армия должна стать силой мирового класса». Поставленная задача, как предполагают политологи, отражает стремление КНР выйти на лидирующие позиции в военной сфере и расширить военное присутствие в мире [14].

Все эти обстоятельства позволяют нам утверждать, что Китай в процессе осуществления своей внешнеполитической стратегии, наряду с немногими благополучными странами успешно применяет на практике такие средства и методы внешнеполитической деятельности, которые присущи так называемой умной силе. При этом расширяется не только политико-экономическое влияние КНР в мире, но и растет экономика государств, вовлеченных в сферу его интересов.

Литература

1. Nye J. *The Means to Success in World Politics*. N.Y., 2004.
2. См.: Nye Jr., Joseph S. *Soft Power. The Means to Success in World Politics*. N.Y. : Public Affairs, 2004. P. 112.
3. См.: Среднегодовой вклад Китая в рост мировой экономики превысил 30 %. URL: <https://news.am/rus/news/416867.html> (дата обращения: 25.12.2017).
4. Ренан Э. Что такое нация?. URL: pandia.ru/text/77/147/1775.php (дата обращения: 12.01.2018).
5. См.: Дом, который построил Китай: сообщество общей судьбы для всех народов. URL: <http://regnum.ru/news/2343234.html> (дата обращения: 23.01.2018).
6. См.: там же.
7. Цатурян С. Китай идёт на Турцию, а Германия внедряется в Армению. Что дальше? URL: <https://regnum.ru/news/polit/2143681.html> (дата обращения: 25.01.2018).
8. См.: Китай наденет «шелковый пояс» на турецкий «Срединный коридор». URL: <http://regnum.ru/news/2358221.html> (дата обращения: 28.01.2017).
9. См.: Путин поприветствовал «Новый шелковый путь» и призвал к интеграции. URL: <https://mir24.tv/news/16107482> (дата обращения: 14.01.2018).
10. Ванескегян А. Вопрос присутствия армянской логистики в китайском проекте «Экономический пояс Шелкового пути» — дело решенное. URL: <https://ru.armeniasputnik.am/analytics/20170929/8849489/odna-zona-odin-put-kitaj-probivaetsya-v-evropu-cherez-armeniyu.html> (дата обращения: 20.12.2017).
11. Арктика близко: каких результатов достигла Россия в освоении Северного морского пути. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/465433-severnyi-morskoi-put> (дата обращения: 12.01.2018).
12. См.: Там же.
13. См.: Цатурян С. Китай идёт на Турцию, а Германия внедряется в Армению. Что дальше? URL: <https://regnum.ru/news/polit/2143681.html> (дата обращения: 15.01.2018).
14. Заквасин А., Петров С. Сила мирового класса: как Китай намерен укреплять мощь своей армии. URL: <https://russian.rt.com/world/article/441105-kitay-armiya-ukrepleniye> (дата обращения: 24.01.2018).

Научное издание

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

Материалы Международной научно-практической конференции,
посвященной 20-летию факультета экономики и управления
Уральского государственного университета путей сообщения

Ответственный за выпуск Д. И. Кочнева
Редактор Л. С. Барышникова
Верстка — А. В. Трубин

Подписано в печать 08.06.2018. Формат 64×84/16.
Усл. печ. л. 26,0. Тираж 80 экз.
Заказ 140

УрГУПС
620034, Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66.
Тел.: (343) 221-24-90