

УДК 316.334

*Бадараев Д.Д., Винокурова А.В., Литвинова Т.Н.
Badaraev D.D., Vinokurova A.V., Litvinova T.N.*

Создание экономических коридоров «Китай – Монголия – Россия» как альтернатива «Шёлковому пути»

The creation of economic corridors «China – Mongolia – Russia» as an alternative to the «Silk Road»

Построение экономического коридора означает соединение китайской идеи построения экономического пояса Шёлкового пути «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и продвигаемой Россией идеи создания «Трансевразийского коридора». Кумулятивный эффект от создания трёхстороннего экономического коридора ожидается при условии соблюдения баланса интересов всеми сторонами. Возможности минимизации и преодоления существующих проблем и барьеров являются важнейшим этапом, от которого будет зависеть дальнейшее развитие трёхстороннего сотрудничества наших стран.

Ключевые слова: *Шёлковый Путь, Россия, Китай, Монголия, социально-экономическое развитие, социальная интеграция*



The construction of the economic corridor connection means, the Chinese idea of building economic belt Silk Road «One belt – one road», the Mongol idea of «Steppe road» and promoted by Russia the idea of creating a «Trans-Eurasian corridor». The cumulative effect from the creation of the trilateral economic corridor is expected under condition of observance of balance of interests of all parties. Minimization and overcoming of the existing problems and barriers are the most important step, which will depend on the further development of trilateral cooperation between our countries.

Key words: *Silk Road, Russia, China, Mongolia, socio-economic development, social integration*

В XXI веке центр мировой активности всё больше смещается в Азиатско-Тихоокеанский регион, где особую роль играет Северо-Восточная Азия (СВА). В СВА входят: КНР, Япония, Республика Корея, КНДР,

Работа подготовлена при финансовой поддержке РФФИ (проект № 15-21-03006 а(м) «Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX-XXI вв.»)

БАДАРАЕВ Дамдин Доржиевич, к.социол.н., старший научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (г. Улан-Удэ). **E-mail:** damdin80@mail.ru

ВИНОКУРОВА Анна Викторовна, к.социол.н., доцент департамента социальных и психологических наук Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** vinokurova77@mail.ru

ЛИТВИНОВА Татьяна Николаевна, д.полит.н., доцент кафедры государственного, муниципального управления и социальных процессов Одинцовского филиала Московского государственного института международных отношений (университета) МИД России (г. Одинцово). **E-mail:** tantin@mail.ru

Монголия, Россия (конкретнее – Дальний Восток и Байкальский регион). Ещё в 1980-е гг. Р. Скалпино была предложена концепция «естественной экономической территории» [цит. по: 5, с. 6]. Основная идея указанного подхода состоит в объективной предрасположенности Северо-Восточной Азии к развитию экономической кооперации составляющих её стран, что основано на естественном распределении факторов производства и экономических ресурсов в этом субрегионе АТР (см. таблицу 1).

Именно этот подход был положен в основу аналитических и официальных концепций экономической кооперации восточных районов РФ со странами СВА [подробнее см.: 7]. Таким образом, расширение Россией взаимодействия с государствами Северо-Восточной Азии является одним из ключевых средств функционального сотрудничества на микро- (межличностное и межгрупповое взаимодействие), мезо- (институциональное и организационное взаимодействие) и макроуровнях (межрегиональное и межгосударственное взаимодействие). Указанные направления взаимодействия отражены и в концепции неофункционализма. Его представители считают, что потребности сотрудничества в экономической, социальной, технической, культурной сферах способны вызвать эффект цепной реакции и привести к рождению специализированных наднациональных институтов для их координации и к ускорению процессов интеграции [цит. по: 3, с. 67]. В частности, появляются крупные экономические союзы, например: ЕС, ЕАЭС, БРИКС и др. Однако в последние годы сложились все предпосылки для создания ещё более глобальных экономических объединений, таких как Транстихоокеанское партнёрство, Трансатлантическое партнёрство, к этому списку можно отнести и Новый Шёлковый путь.

Новый Шёлковый путь – это обновлённый, усовершенствованный мегапроект древнего кроссконтинентального торгового пути, соединявшего Азию и Европу, начиная со II в. до н.э. Зарубежные и российские эксперты предполагают [см.: 2; 4], что Новый Шёлковый путь способен стать глобальной экономической и политической силой, которая может

Таблица 1. Размещение факторов производства и природных ресурсов в Северо-Восточной Азии

Страна	Капитал	Технология	Труд	Природные ресурсы
Япония	+++	+++	-	-
Республика Корея	++	++	-	-
КНР	++	-	+++	+++
Россия	-	-	-	+++
Монголия	-	-	++	+
КНДР	-	-	-	-

+++ избыточные ресурсы
 ++ достаточные ресурсы
 + ограниченные ресурсы
 - факторы и ресурсы отсутствуют

Источник: [5, с. 6].

изменить мировую экономическую систему, характеризующуюся сложными и глубокими изменениями, обусловленными глобализацией. Данный проект можно рассматривать в контексте интеграции широких интересов стран Азии и Европы в едином торгово-экономическом пространстве. Экономический пояс Шёлкового пути (ЭППП), соединяемый сухопутными и морскими магистралями, должен обеспечить экономический коридор, выгодный по разным позициям по сравнению с существующими более длинными маршрутами.

Основными участниками данного проекта выступают более двадцати государств, которые, прямо или косвенно, будут затронуты морскими и наземными путями на всём протяжении Шёлкового пути. Наземный Шёлковый путь начинается в КНР в Сиане (провинция Шэньси), он проходит через весь Китай в Ланьчжоу (провинция Ганьсу) и далее – в Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район). Затем пересечёт всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, перейдёт через Босфорский пролив с дальнейшим выходом в Восточную Европу. А после наземный путь направится в Москву, пересечёт всю Западную Европу через Роттердам и Венецию, где встретится с не менее масштабным Морским Шёлковым путём.

Морской Шёлковый путь начнётся в городе Цюаньчжоу (провинция Фуцзянь), пройдёт через крупнейшие города Южного Китая: Гуанчжоу (провинция Гуандун), Бэйхай (Гуанси-Чжуанский автономный район) и Хайкоу (провинция Хайнань), дойдёт до Малаккского пролива с остановкой в Куала-Лумпур, пересечёт весь Индийский океан с остановками в Калькутте (Индия), Коломбо (Шри-Ланка). Далее с транзитной остановкой на Мальдивах дойдёт до Найроби в Кении. Через Красное море Морской Шёлковый путь пройдёт с через Суэцкий канал до Афин (Греция) и до Венеции (Италия), где сойдётся с наземным Шёлковым путём (см. рисунок 1).

Проект Шёлкового пути уже вызвал оживлённую научную дискуссию в заинтересованных странах. В частности, учёные из Казахстана обратили внимание не только на экономические преимущества проекта. Они отметили возможности возрождения туризма на казахстанском участке древнего маршрута Великого Шёлкового пути. Высказались за продвижение своей страны как туристического направления, используя современный маркетинг и брендинг, что даст перспективное направление транспортного и торгового развития Казахстана и, кроме того, привлечёт внимание мирового сообщества к проблемам сохранения культурного наследия, национальных этнокультур, культурной самобытности, культурного многообразия, а также проблемам взаимодействия и межкультурного диалога [13, p. 542].

Такой претенциозный проект с участием в нём Китая не мог остаться без внимания западных аналитиков. Интересным представляется мнение Берта Хофмана, опубликованное на сайте Всемирного банка в 2015 году. На Западе инициатива Китая, получившая название ОВОР (One Belt – One Road, что означает «Один пояс – один путь»), закономерно рассматривалась как план обеспечения рынков для растущих избыточных мощностей строительной отрасли КНР, поскольку экономическая экспансия и внутренние инвестиции в стране замедляются. Хотя верно, что Новый Шёлковый путь нуждается в больших инвестициях, даже самые смелые оценки составляют относительно скромную долю ежегодных инвестиций Китая в размере 5 трлн долл. США. По мнению Б. Хофмана, инвестиции в 1 трлн долларов за 10–15 лет не охватят все избыточные мощности Китая. Он назвал, по крайней мере, четыре причины, по которым проект ОВОР принесёт больше преимуществ, чем отдельные инвестиционные проекты заинтересованных стран: сетевые



Рисунок 1. Карта Экономического пояса Шёлкового пути. Источник: [6].

эффекты и финансы, а также польза, которую могут извлечь страны-партнёры проекта из растущей экономической мощи Китая. По сетевым эффектам выгоды для отдельных стран будут накапливаться, если каждая часть пояса и пути будет построена. Китай не будет просто платить за отдельные страны, чтобы двигаться вперёд самостоятельно. Вместо этого инициатива поможет отдельным странам достигать согласия друг с другом, а финансы и руководство Китая обеспечивают жизненно важное доверие для кредитования [12].

Нынешний этап развития КНР ещё больше укрепляет доверие западных инвесторов к ОВОР. В последнее десятилетие Китай стал крупным игроком в сфере иностранных инвестиций, основанных на развитии природных ресурсов. Поскольку внутренняя экономика Китая сейчас меняется, его зарубежные инвестиции постепенно смещаются в сторону производства, а не только добычи полезных ископаемых. Для этого перехода есть веские причины: у себя дома Китай сталкивается с ростом затрат на рабочую силу и повышением экологических требований к производству. Имеет смысл переориентировать часть своей производственной базы за рубеж, пока существует инфраструктура для перемещения товаров. Китайские инвестиции через ОВОР дают странам вдоль ЭППШ дополнительный стимул присоединиться к этой инициативе.

В ходе презентации проекта «Один пояс – один путь» специалистами Министерства финансов КНР на международной встрече в Сингапуре в апреле 2016 г. были озвучены следующие основные черты инициативы:

1. «Один пояс – один путь» – обширный, открытый, прозрачный, всеохватывающий путь.
2. Обширный – подразумевает прямое использование населением в 4,4 млрд чел. (63% населения мира) с совокупным ВВП в 21 трлн долл. США, что составляет 29% мирового объёма.

3. Открытый, прозрачный и всеохватывающий – к настоящему времени это привело к активному и реальному участию более 70 стран и международных организаций.

4. Проект диверсифицирован с точки зрения целей и приоритетов сотрудничества [14].

По мнению китайских экономистов, размер частных инвестиций в проект может составить 35 трлн долл. США. Они предложили ряд инициатив, получивших название Проекты Фонда «Шёлковый путь» (Фонд был создан КНР в ноябре 2014 года с капиталом в размере 40 млрд долл. США):

1. Один гидроэнергетический проект в Пакистане, один в Италии и один в России (равные инвестиции в акционерный капитал).

2. Порты и аэропорты: проект COSCO (Китайская океанская корабельная компания – мировой лидер по перевозке навалочных грузов) развития порта Пирей в Греции, проект расширения и модернизации международного аэропорта Ибрагим Назир (INIA) на Мальдивах.

3. Высокоскоростные железные дороги: Паназиатские железнодорожные проекты (в Лаосе и Таиланде), Джакарта – Бандунг, Венгрия – Сербия и др.

4. Экономические коридоры: Китай – Пакистан, Китай – Монголия – Россия и др. [14].

Для реализации проекта Китаем в декабре 2015 года был официально учреждён Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру (АИВ). Банк и Фонд «Шёлковый путь» нацелены на поддержку проектов регионального развития инфраструктуры в рамках ЭПШП. Оба источника финансирования имеют решающее значение для развивающихся стран Азии, которым необходим капитал для подключения и развития инфраструктуры.

Об этом, в частности, заявил 29 августа 2016 г. министр транспорта Камбоджи Сан Чантол: «Эффективная связь имеет жизненно важное значение для роста экономики и торговли», – сказал он в ходе церемонии открытия 37 рабочего совещания рабочей группы Ассоциации портов АСЕАН, которое состоялось в Камбодже. Также им было отмечено, что согласно оценке Азиатского банка развития, в ближайшие 5–10 лет АСЕАН потребуется около 70 млрд долл. США в год для выполнения Мастер-плана по связям в рамках АСЕАН, а в течение следующих 5–10 лет потребуется 8–10 трлн долл. Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру (АИВ) со своим капиталом в 100 млрд долл., китайской стратегией «One Belt – One Road» и фондом Азиатского банка развития выделил столь необходимый капитал для финансирования энергетической, транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры в Азии» [11].

В этом проекте, изначально имеющем завышенную планку эффективности, могут возникать определённые известные риски и издержки, без учёта которых достижение высоких социально-экономических результатов практически невозможно. По большому счёту при реализации такого рода проекта препятствиями могут выступать:

– *цивилизационный диссонанс* между представителями кочевых, смешанных и оседлых культур, дисперсно проживающими на всём протяжении пути. Данный аспект демонстрирует различия представителей народов в образе жизни, традиционно-бытовом и культурном укладе, в менталитете и восприятии окружающего мира;

– *религиозная дифференциация*, т.е. разнообразие в религиозной принадлежности народов, территории проживания которых будут охвачены мегапроектом. На пути ЭПШП представлены все три мировые религии – буддизм, христианство, ислам, а также входящие в них различные течения и учения, часть из которых признаны небезопасными

(террористическими) и представляющими угрозу в ряде территорий, входящих в зону предполагаемого развития ЭППП;

– *уровень экономического развития* каждой отдельной страны и региона государства, т.е. несоответствие социально-экономических стратегий развития стран, экономика которых может отличаться сырьевой направленностью, сельскохозяйственной ориентированностью, высокотехнологичным производством и т.д.;

– *низкая пропорциональность ответственности за безопасность* от влияния террористических организаций и пиратских захватов. В условиях потенциальной угрозы со стороны радикальных экстремистских исламистских организаций странам-участникам жизненно необходимо достижение консенсуса по противодействию терроризму и экстремизму и распределение пропорциональной ответственности всем странам-участникам за обеспечение безопасности функционирования ЭППП;

– *поддержание и обслуживание коммуникационных каналов проекта*, в том числе бесперебойная работа и обслуживание транспортных линий и узлов, цифровых и спутниковых пунктов и источников связи как основных звеньев реализации проекта;

– *административные и таможенные барьеры* при пересечении государственных границ столь большого количества стран на протяжении ЭППП.

Наличие столь большого количества препятствий может вызвать различного рода сбои в системе, которые, в свою очередь, могут привести к остановке и замедлению транзитных грузопотоков, что сведёт к минимуму эффективность данного проекта. Взаимная ответственность стран в общем деле выступает гарантом эффективно действующего механизма обеспечения целей и задач проекта Шёлкового пути. В перспективе он должен иметь постоянно действующий стабильный характер, не зависящий от политического и экономического строя и положения стран-участников проекта. Наличие угроз должно быть сведено к минимуму, поскольку каждый участник помимо обязательств и ответственности получает ряд дивидендов социально-экономического плана.

В сложившихся условиях, когда присутствует немало противоречий и проблемных вопросов, необходимо наличие проработанных альтернативных вариантов продвижения экономического пояса по разным маршрутам.

В данном ключе нам представилось целесообразным проведение исследования, выявляющего отношение представителей бизнес-сообщества к реализации проекта «Новый Шёлковый путь». Исследование носило разведывательный характер. Оно проводилось в марте 2017 года. Основной метод сбора информации – экспертный опрос в форме структурированного интервью. В качестве экспертов были опрошены руководители разных уровней, работающие в АО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт», АО «Восточный порт» и ПАО «Владивостокский морской торговый порт». Всего было опрошено 9 экспертов, которые согласились принять участие в исследовании на условиях строгой анонимности без конкретизации их места работы и должности.

Ряд экспертов, принявших участие в опросе, высказали определённые опасения. В частности, ими было отмечено, что «... существуют некоторые риски... Поскольку наша базовая специализация на сегодняшний день – перевалка угля, а основная часть угледобывающих предприятий, поставляющих нам груз, находится в Западной Сибири, то в перспективе дешевле будет вести перевалку этого груза через Казахстан в Китай по наземному Шёлковому пути... А мы можем остаться без выгодных заказов, нести экономические потери...».

Другая часть наших информантов даёт более оптимистичные оценки. Так, они акцентируют внимание на строительстве международных транспортных коридоров «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) и «Приморье-2», который связывает китайскую провинцию Цзилинь и приморские порты Зарубино, Славянка и Посьет. «... Несмотря на возрастающую конкуренцию со стороны Поднебесной, российские транспортные коридоры всё же остаются привлекательными для иностранного бизнеса. Ведь они входят в Свободный порт Владивосток, а это достаточно серьёзные преференции в налоговой и административной сфере». Кроме того, было высказано и такое мнение: «... Грузовые перевозки по маршруту Суйфэньхэ – Восточный – Шанхай занимают примерно 15 дней. В то время как перевозка только по железной дороге или через порт Дальня не менее 3–4 недели». Следовательно, железнодорожная и портовая инфраструктура международных транспортных коридоров может быть достаточно эффективно интегрирована в глобальный маршрут «Китай – Транссиб – Европа».

Если ставить как конечную цель ЭППП именно европейский рынок, то для её достижения важно проработать как северный, так и южный маршруты, каждый из которых имеет свои преимущества и недостатки. Как отмечают эксперты, создание новых глобальных коммуникаций, связывающих КНР с одним из мировых центров торговли – европейским рынком, является стержневым направлением китайской транспортной стратегии [8, с. 21]. Поэтому благоприятные условия должны быть представлены оптимальными вариантами полномасштабного функционирования пути.

Следовательно, важное значение имеет строительство единой транспортной сети, включающей в себя сквозную транспортную магистраль от Тихого океана до Балтийского моря по направлению Восток – Запад. Россия оказывается в конкурентных условиях транзитной линии контейнерного рынка на евразийском пространстве, имея Транссибирскую железнодорожную магистраль (Транссиб) и пролегающую через её западную территорию Трансазиатскую железнодорожную магистраль (через Казахстан). Через эти пути Китай выходит из страны Балтии и Европу. Несмотря на то, что первый путь длиннее второго на 2,8 тыс. км и имеет сравнительно слабое состояние железнодорожной инфраструктуры, он обладает потенциалом грузооборота до 100 млн т в год [8, с. 22].

В этой связи предлагаются разные идеи по активному использованию Транссиба. В частности, проект «Единая Евразия: новый Транссиб», предусматривающий строительство параллельно существующей линии новой скоростной ветки, которая позволит контролировать грузопоток между Азиатско-Тихоокеанским регионом и странами Старого Света (см. рисунок 2).

Но, несмотря на оптимистичную идею и проведённые экономические расчёты, данный проект представляется маловероятным для реализации в ближайшей перспективе, ввиду наличия уже действующей железнодорожной линии, слабого инвестиционного климата. По оценкам экспертов, затраты на усиление пропускных способностей и модернизацию железнодорожной сети Восточной Сибири и Дальнего Востока составят 20–30 млрд долл. США, что в нынешних условиях представляется практически невозможным, не говоря уже о строительстве новой параллельной линии.

Не менее важной составляющей в единой логистике стратегии экономического коридора является направление Север – Юг. В этой связи участником транспортной логистической сети становится Монголия, че-



Рисунок 2. Карта проекта «Единая Евразия: новый Транссиб». Источник: [10].

рез которую транзитом проходит транспортная линия «Китай – Монголия – Россия».

Построение экономического коридора означает соединение китайской идеи построения экономического пояса Шёлкового пути «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и продвигаемой Россией идеи создания «Трансевразийского коридора». Китайская сторона весьма заинтересована в коридоре, идущем именно через Монголию. На сегодняшний день транспортно-грузовой поток в Сибирь и на Дальний Восток идёт через Забайкальск. А если из Пекина доставлять грузы через Монголию, то расстояние сокращается более чем на 1000 км. Таким образом, появляется возможность ускорить прямую доставку различных товаров на российский и европейский рынки.

На основе оговорённых условий трёхстороннего сотрудничества уже предприняты реальные шаги по экспериментальному запуску автомобильной и железнодорожной ветки по этой линии. По сообщению агентства «Синьхуа» железнодорожный маршрут для доставки грузов открылся 28 августа 2016 года между китайским городом Гуанчжоу в провинции Гуандун и населённым пунктом Ворсино в Калужской области. Состав будет проходить путь в 11,5 тыс. км за 14 дней, т.е. доставка по новому железнодорожному маршруту занимает на 30 дней меньше, чем доставка по морю, а затем по суше, и при этом стоит в пять раз дешевле авиадоставки [9].

Немного ранее был запущен экспериментальный автомобильный маршрут доставки груза из Китая в Россию через территорию Монголии. Стартовал пробный автопробег 18 августа из северо-китайского порта Тяньцзинь. Общая протяжённость маршрута Тяньцзинь – Улан-Батор – Улан-Удэ составляет 2,2 тысяч км. По территории Китая протяжённость трассы составила 900 км, по Монголии участники пробега проехали 1050 км, а по России грузовики проезжают 240 км. За шесть дней пути делегация на девяти большегрузах (по три от каждой стороны) должна была оценить качество и состояние автомагистралей, наличие

необходимой дорожной и придорожной инфраструктуры, определить с какими административными барьерами могут столкнуться в будущем водители. По итогам автопробега Тяньцзинь – Улан-Батор – Улан-Удэ был организован круглый стол в Правительстве Бурятии, где обсуждены и выявлены основные факторы, препятствующие ускоренному движению грузовиков: плата за пользование дорогами, прохождение таможенного осмотра и оформления, ширина дорог и качество их покрытий и др. Принято решение о создании рабочей группы, которая будет заниматься регламентированием автоперевозок в трёх государствах [1].

Предпринятые действия являются подтверждением начала реальных действий в рамках трёхстороннего сотрудничества. Экономический коридор «Китай – Монголия – Россия» выгоден всем сторонам, поскольку через территории своих соседей Монголия может выйти к морским портам, Россия стать мощным инфраструктурным узлом из Европы в Азию, а Китай – из Азии в Европу.

Таким образом, в контексте российско-монгольско-китайского сотрудничества благоприятным фоном для масштабной реализации проекта экономического коридора могут стать:

– дополнение к сфере энергоносителей и полезных ископаемых экспорта-импорта продукции сельского хозяйства, перерабатывающих отраслей промышленности, высокотехнологичных производств, сферы услуг (туризма, социально-культурного сервиса) и пр.;

– усиление сотрудничества предприятий малого и среднего бизнеса;

– улучшение инвестиционного климата и торговой среды;

– унификация таможенных и логистических процедур;

– гармонизация и унификация стандартов;

– создание совместной информационной платформы.

Кумулятивный эффект от создания трёхстороннего экономического коридора ожидается при условии соблюдения баланса интересов всеми сторонами. Возможности минимизации и преодоления существующих проблем и барьеров являются важнейшим этапом, от которого будет зависеть дальнейшее развитие трёхстороннего сотрудничества наших стран, в том числе и социально-экономическое благополучие.



Литература

1. Автопробег «Китай – Монголия – Россия» открыл новые перспективы сотрудничества // Государственный Интернет-канал «Россия. Бурятия» «BGTRK.RU» [Электронный ресурс]. URL: <http://bgtrk.ru/news/society/133308/> (дата обращения: 16.04.2017 г.).

2. Ван Б., Сян И. «Новый Шёлковый путь» и Свободный порт Владивосток: проблемы и перспективы экономической интеграции // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 3(16). С. 54–57.

3. Ланцов С.А. Теоретические концепции международной интеграции и перспективы интеграционных процессов на постсоветском пространстве // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Политология. Международные отношения. 2013. № 2. С. 65–74.

4. Ларин А.Г. Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике

(История и современность). Выпуск XX. М.: РАН. Ин-т Дальн. Востока, 2015. С. 37–56.

5. Минакир П.А. Тихоокеанская Россия: вызовы и возможности экономической кооперации с Северо-Восточной Азией // *Пространственная экономика*. 2005. № 4. С. 5–20.

6. Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира (дата публикации: 02.03.2016 г.) // Информационно-аналитическое сетевое издание. Новости и аналитика о событиях в пространстве Русского Мира «RusNext.ru» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.south-invest.com/shelk> (дата обращения: 15.03.2017 г.).

7. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 № 2094-р «О Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.» // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6632462/#ixzz4WjT9KwLJ> (дата обращения: 28.04.2017 г.).

8. Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад № 25/2016 / [С.Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2016. 93 с.

9. Россию и Китай связал новый железнодорожный маршрут (дата публикации: 26.08.2016) // Российский коммуникационный портал «MAIL.RU» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.news.mail.ru/economics/26922542/?frommail=1> (дата обращения: 31.03.2017 г.).

10. Садчиков А. Экономист Иван Стариков: Есть замена нефти! Надо зарабатывать на транзите из Китая в Европу // Сайт «Комсомольской правды» «KP.RU» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.nsk.kp.ru/daily/26572/3587922/> (дата обращения: 10.04.2017 г.).

11. AIB, Silk Road Fund crucial for developing countries in Asia: Cambodian transport minister (дата публикации: 29.08.2016) // Официальный сайт Государственного Совета КНР (на английском языке) «ENGLISH.GOV.CN» [Электронный ресурс]. URL: http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/08/29/content_281475428623954.htm (дата обращения: 12.04.2017 г.).

12. Hofman B. China's One Belt – One Road Initiative: What we know thus far (дата публикации: 12.04.2015) // Сайт Всемирного банка «WORLDBANK.ORG» [Электронный ресурс]. URL: <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far> (дата обращения: 08.04.2017 г.).

13. Mantayeva T., Kuzeubay A., Zhumazhanova F., Komekova M., Moldabekov Z., Gabitov T. The Possibilities Of Inheritance Of Great Silk Way To Prosper Cultural Personality // *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2015. № 197. Pp. 537–542).

14. Zhou Qiangwu. «One Belt – One Road»: China's Initiative on Connectivity. Ministry of Finance of the People's Republic of China (дата публикации: 27.04.2016). Сайт Всемирного банка «WORLDBANK.ORG» [Электронный ресурс]. URL: <http://pubdocs.worldbank.org/pubdocs/publicdoc/2016/5/764961462934431861/ZHOU-Qiangwu-PPT-for-Chinas-OBOR-final.ppt> (дата обращения: 17.04.2017 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Avtoprobeg «Kitaj – Mongoliya – Rossiya» otkryl novye perspektivy sotrudnichestva // Gosudarstvennyj Internet-kanal «Rossiya. Buryatiya» «BGTRK.RU» [Электронный ресурс]. URL: <http://bgtrk.ru/news/society/133308/> (дата обращения: 16.04.2017 г.).

2. Van B., Syan I. «Novyj SHyolkovyy put'» i Svobodnyj port Vladivostok: problemy i perspektivy ehkonomicheskoy integratsii // *Azimut nauchnykh issledovanij: ehkonomiki i upravlenie*. 2016. Т. 5. № 3(16). С. 54–57.

3. Lantsov S.A. Teoreticheskie kontseptsii mezhdunarodnoj integratsii i

perspektivy integratsionnykh protsessov na postsovetском prostranstve // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 6. Politologiya. Mezhdunarodnye otnosheniya. 2013. № 2. S. 65–74.

4. Larin A.G. Vozrozhdenie Kitaya i nekotorye voprosy rossijsko-kitajskogo sotrudnichestva // Kitaj v mirovoj i regional'noj politike (Istoriya i sovremennost'). Vypusk XX. M.: RAN. In-t Dal'n. Vostoka, 2015. S. 37–56.

5. Minakir P.A. Tikhookeanskaya Rossiya: vyzovy i vozmozhnosti ehkonomicheskoy kooperatsii s Severo-Vostochnoj Aziej // Prostranstvennaya ehkonomika. 2005. № 4. S. 5–20.

6. Novyj SHELkovyj put': kak Kitaj izmenit ehkonomicheskuyu kartu mira (data publikatsii: 02.03.2016 g.) // Informatsionno-analiticheskoe setevoe izdanie. Novosti i analitika o sobytijakh v prostranstve Russkogo Mira «RusNext.ru» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.south-invest.com/shelk> (data obrashheniya: 15.03.2017 g.).

7. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 28.12.2009 № 2094-r «O Strategii sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona na period do 2025 g.» // Informatsionno-pravovoj portal «GARANT.RU» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6632462/#ixzz4WjT9KwLJ> (data obrashheniya: 28.04.2017 g.).

8. Rossijsko-kitajskij dialog: model' 2016: doklad № 25/2016 / [S.G. Luzyanin (ruk.) i dr.; KH. CHzhao (ruk.) i dr.]; [gl. red. I.S. Ivanov]; Rossijskij sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD). M.: NP RSMD, 2016. 93 s.

9. Rossiyu i Kitaj svyazal novyj zheleznodorozhnyj marshrut (data publikatsii: 26.08.2016) // Rossijskij kommunikatsionnyj porta «MAIL.RU» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.news.mail.ru/economics/26922542/?frommail=1> (data obrashheniya: 31.03.2017 g.).

10. Sadchikov A. EHkonomist Ivan Starikov: Est' zamena nefti! Nado zarabatyvat' na tranzite iz Kitaya v Evropu // Sajt «Komsomol'skoj pravdy» «KP.RU» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.nsk.kp.ru/daily/26572/3587922/> (data obrashheniya: 10.04.2017 g.).

11. AIIB, Silk Road Fund crucial for developing countries in Asia: Cambodian transport minister (data publikatsii: 29.08.2016) // Ofitsial'nyj sajt Gosudarstvennogo Soveta KNR (na anglijskom yazyke) «ENGLISH.GOV.CN» [EHlektronnyj resurs]. URL: http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/08/29/content_281475428623954.htm (data obrashheniya: 12.04.2017 g.).

12. Hofman B. China's One Belt – One Road Initiative: What we know thus far (data publikatsii: 12.04.2015) // Sajt Vsemirnogo banka «WORLD BANK.ORG» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far> (data obrashheniya: 08.04.2017 g.).

13. Mantayeva T., Kuzeubay A., Zhumazhanova F., Komekova M., Moldabekov Z., Gabitov T. The Possibilities Of Inheritance Of Great Silk Way To Prosper Cultural Personality // Procedia – Social and Behavioral Sciences. 2015. № 197. Pp. 537–542).

14. Zhou Qiangwu. «One Belt – One Road»: China's Initiative on Connectivity. Ministry of Finance of the People's Republic of China (data publikatsii: 27.04.2016). Sajt Vsemirnogo banka «WORLD BANK.ORG» [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://pubdocs.worldbank.org/pubdocs/publicdoc/2016/5/764961462934431861/ZHOU-Qiangwu-PPT-for-Chinas-OBOR-final.ppt> (data obrashheniya: 17.04.2017 g.).