DOI: <http://doi.org/10.15350/24097616.2019.4.27>

УДК 339.9

ВТОРИЧНЫЕ ПРОЕКТЫ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ**Ишханов Александр Владимирович,**

доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет, Краснодар, Россия.

РИНЦ SPIN-код: 2581-9991

E-mail: alexander@ishkhanov.ru

Каспарова Кристина Самвеловна,

аспирант кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет, Краснодар, Россия.

E-mail: kasparova.kristina2015@yandex.ru

Сенина Наталья Сергеевна,

магистрант кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет, Краснодар, Россия.

E-mail: natali-senina95@yandex.ru

Аннотация. *Статья посвящена исследованию китайской инициативы по строительству «Нового Шелкового пути». Целью статьи является выделение стратегических направлений развития отношений между странами Европы и Центральной Азии в рамках сопряжения «Нового Шелкового пути» и Евразийского экономического союза. В статье обосновывается необходимость особых интеграционных процессов в реализации основного и дополнительных проектов «Нового Шелкового пути» и выявлены перспективы единства географического и экономического пространств России и Китая. Авторы приходят к выводу, что совместное заявление России и Китая о сопряжении Евразийского экономического союза и «Нового Шелкового пути», подписанное еще в 2015 году, снимает вопрос о конкуренции во всех формах сотрудничества стран-участниц данного проекта. Обосновано, что страны проекта «Новый Шелковый путь» получают особые перспективы для своего дальнейшего развития благодаря финансированию дополнительных проектов, планируемых на их территориях. В статье проанализирована структура транспортной составляющей «Экономического пояса Шелкового пути».*

Ключевые слова: *новый Шелковый путь, проекты Шелкового пути, интеграция в рамках Шелкового пути, логистика Шелкового пути, перспективы Шелкового пути.*

SECONDARY PROJECTS OF THE NEW SILK ROAD**Aleksandr V. Ishkhanov,**

Doctor of Economics, Professor of the Department of world economy and management, Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation.

E-mail: alexander@ishkhanov.ru

Kristina S. Kasparova,

Postgraduate student of the Department of world economy and management, Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation.

E-mail: kasparova.kristina2015@yandex.ru

Natalya S. Senina,Master's student of the Department of world economy and management,
Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation.

E-mail: natali-senina95@yandex.ru

Abstract. *The article is devoted to the study of the Chinese initiative for the construction of the "New Silk Road". The purpose of the article is to emphasize the strategic directions of development of relations between the countries of Europe and Central Asia in the framework of pairing the "New Silk Road" and the Eurasian economic Union. The article proves the need for special integration processes in the implementation of the main and additional projects of the "New Silk Road" and identifies prospects for the unity of the geographical and economic spaces of Russia and China. The authors come to the conclusion that the joint statement of Russia and China on the pairing of the Eurasian economic Union and the "New Silk Road", signed in 2015, removes the question of competition in all forms of cooperation of the participating countries of this project. It is proved that the countries of New Silk Road project will have special prospects for their further development due to the financing of additional projects planned in their territories. The article analyzes the structure of the transport component of the "economic belt of the silk road".*

Keywords: *new Silk Road, Projects of Silk Road, integration of Silk Road, logistics of Silk Road, prospects of Silk Road.*

Введение.

В первое десятилетие XXI века экономики Российской Федерации (РФ) и Китайской Народной Республики (КНР) показали существенный рост в пересчете по паритету покупательной способности. В последние годы КНР опережает США по ВВП в расчете по паритету покупательной способности (Таблица 1). Россия опережает США в таких стратегических сферах как создание новейших технологий и исследование космического пространства. С другой стороны, у США стремительно растет как внешний, так и внутренний долги, которые в 2018 г. составили 16 108 млрд. долл. США и 5 851 млрд. долл. США соответственно. Сложившаяся ситуация влечет для США стратегические риски, связанные с потерей мирового экономического и политического влияний. Это недопустимо для Соединенных Штатов, поэтому они всячески стремятся ослабить своих конкурентов – Россию и Китай. Ведя экономическую борьбу с указанными странами, США фактически подтолкнула Россию и Китай в объятия друг друга и спровоцировала их дружбу против США.

Таблица 1. ВВП стран по ППС в трлн. дол. (составлено автором по данным [9])

Страна	2014 г.	2015г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
КНР	18,392	19,872	21,435	23,350	25,362
США	17,521	18,219	18,707	19,485	20,494
Индия	7,362	8,036	8,787	9,596	10,498
Япония	4,986	5,142	5,245	5,333	5,485
Германия	3,821	3,919	4,110	4,345	4,505
Россия	3,768	3,522	3,530	3,783	3,986

Российско-Китайское сотрудничество проявляется во многих совместных проектах, но самым значительным видится проект возрождения «Шелкового пути», проходящего из Китая в Европу через страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Материалы и методы.

Информационную основу написания статьи составили официальные данные Федеральной службы государственной статистики; Федеральной таможенной службы; Центрального банка Российской Федерации; обзорно-аналитические материалы; материалы периодической печати; научная литература; аналитические статьи и материалы исследования политологов и экономистов. Исследование базируется на использовании общенаучных методов системного, сравнительного и статистического анализа, синтеза, также использованы экономико-статистические методы и методы стратегического планирования.

Результаты исследования и их обсуждение.

Важно отметить, что 17 Мая 2018 г. в Астане было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. Целью данного соглашения является укрепление и развитие экономических отношений между подписантами. Сотрудничество ЕАЭС и Китая планируется разделить на два формата: первый – взаимодействие Китая непосредственно с ЕАЭС и второй – сотрудничество в рамках проекта «Шелковый путь». Главное отличие заключается в том, что проект «Шелковый путь» более функциональный, не подразумевает формирование организационной формы и фактически является бизнес-проектом. Основной задачей является усиление значимости стран-участниц. Таким образом, проект «Шелковый путь» позволяет принимать самостоятельные внешнеэкономические решения, в то время как ЕАЭС требует координации всех действий в рамках союза [5, с. 116].

Так же одной из причин принятия решения о сотрудничестве с Китаем стала финансовая возможность КНР. То есть Китай обладает достаточным количеством денежных средств, которые способны обеспечить финансирование проектов, связанных с ЕАЭС в рамках вторичных проектов «Шелкового пути». Например, в рамках реализации «Шелкового пути» Китай сможет реализовать государственную программу инфраструктурного развития Казахстана.

Участие Казахстана в проекте «Шелковый путь» открывает перспективу входа на потребительский рынок Китая, что впоследствии даст толчок для развития собственной экономики Казахстана. В сложившейся ситуации Казахстан имеет выгодное геополитическое положение, через него пройдет экономический коридор, соединяющий Запад и Восток. Поэтому руководство Казахстана заинтересовано в сотрудничестве между странами Евразии. Принятие внешнеполитических решений этого государства складывается из двух факторов: первый – как было указано ранее, Казахстан располагается в центре континента, через него осуществляется взаимодействие Запада и Востока, второй – Казахстан располагается между Китаем и РФ, одними из самых крупных держав мира.

Исходя из интересов правительства Казахстана можно сделать вывод, что «Шелковый путь» и ЕАЭС могут быть совместимы и не имеют видимых противоречий. Если России и Китаю удастся прийти к консенсусу в решении вопросов, связанных с проектами в Центральной Азии, это приведет к равноправному экономическому сотрудничеству и позволит стабилизировать российско-китайские торгово-экономические отношения.

Учитывая влияние действующих санкций, вторичные проекты «Шелкового пути» позволят возобновить активные отношения с Западом для сотрудничества. Китай стремится стабилизировать транзитную составляющую «Шелкового пути». Таким образом, интересы России и Китая объединяются и соответствуют идеям вторичных проектов «Шелкового пути». Также в настоящее время снизится актуальность вопроса конкуренции между Китаем и Россией из-за гиперконкуренции азиатских регионов и западной экономики. Между

Китаем и Россией не предвидится крупных противоречий в плане стабильности сложившихся двухсторонних отношений, так как Китай сейчас ориентирован на Запад и Центральную Азию. [14, с. 63]. Евразийский экономический союз открывает существенные перспективы для Китая. Помимо кооперации в сфере производства КНР сотрудничает со странами ЕАЭС в сфере энергетики и энергоресурсов. Например, один из самых крупных проектов между Россией и Китаем – поставка газа. Также страны ЕАЭС заинтересованы вести сотрудничество с Китаем и в других сферах. И эти интересы взаимны. Кризисные явления, с которыми в последние годы столкнулась российская экономика, в некоторой степени отражаются и на Китае, из-за чего темпы роста национальной экономики Китая снижаются. Вследствие этого КНР поддерживает идеи РФ о переводе ряда сделок в национальные валюты. Так, например, поставка газа в КНР предусматривает возможность оплаты в юанях [3, с. 25].

Не так давно Китай скептически относился к евразийской интеграции. Опасения Китая были связаны с тем, что ЕАЭС будет препятствовать торговым проектам. Однако в настоящее время ситуация изменилась и реальную опасность стала представлять постепенное экономическое развитие Китая. Аналитики из бизнес-резидентов стран ЕАЭС говорят о том, что КНР притесняет предпринимателей России, Казахстана и Кыргызстана и эти процессы усиливаются. Если бизнес Евразийского экономического союза окажется не готов к давлению со стороны Китая, то в будущем возможно внесение некоторых ограничений для резидентов Китая при ведении их бизнеса на территории ЕАЭС.

Как отмечают китайские эксперты, на сегодняшний день программа «Один пояс, Один путь» является инициативой взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития КНР с соседними государствами. При этом, официальные лица КНР заявляют, что проект «Шелковый путь» не является интеграционной структурой, международной или региональной организацией. Однако с учётом масштаба и характера приведенных выше интеграционных приоритетов «Шелковый путь» следует рассматривать как программу создания нового глобального экономического пространства на всем Евразийском континенте. Как следствие, итогом реализации программы «Шелкового пути» должно стать формирование нового небывалого по масштабу и экономической мощи глобального региона, в котором Китаю отводится ведущая роль [13, с. 41].

Для налаживания устойчивых связей с указанными направлениями программой ЭПШП предусматривается создание системы экономических и транспортных коридоров. Наибольший интерес для России представляют первые два экономических коридора, которые пройдут по её территории. Первый Экономический коридор, также известный как второй Евразийский сухопутный мост, так как под первым Евразийским сухопутным мостом подразумевается Транссибирская железнодорожная магистраль, основывается на созданной в последние годы цепи международных участков железнодорожных и автодорожных магистралей. Китайская часть коридора проходит от восточных провинций (Цзянсу) и юга центральной части (Чунцин) до Суара на западе и выходит на границу с Казахстаном. После пересечения границы новый сухопутный мост проходит через Казахстан, Россию и Белоруссию в Польшу, а затем разветвляется по европейским странам и достигает морских портов на севере и западе Европы, в том числе и названный выше Роттердам [1, с. 15].

Второй Экономический коридор нацелен на усиленное развитие давно установившихся торгово-экономических связей между тремя странами в рамках приграничного сотрудничества – Китай, Россия, Монголия. Создание второго экономического коридора базируется на сопряжении ЭПШП, ЕАЭС и «Монгольского степного пути». Реализация программных проектов экономического коридора будет содействовать развитию региональных интеграционных проектов, в том числе, между ЕАЭС

и КНР, а в перспективе положит начало формированию Евразийского торгово-экономического партнёрства.

Важно отметить, что для проведения экономической интеграции и расширения регионального сотрудничества, в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) была выдвинута концепция строительства «пяти коммуникаций» между странами региона: политическая согласованность, транспортные связи, торговые коммуникации, денежное обращение, а также гуманитарное сотрудничество.

На рисунке 1 представлена подробная структура транспортной составляющей «Экономического пояса Шелкового пути» [2, с. 81].

Рисунок 1 – Структура проекта «Один Пояс, Один Путь» (составлено автором по данным [6, с. 14])

Выдвинутая китайским руководством концепция «Шелкового пути» свидетельствует о серьезном обновлении региональной и глобальной политики КНР. Несмотря на потенциальные вызовы, попытка сближения соседних проектов – ЕАЭС и «Шелкового пути» – говорит о перспективе формирования долгосрочной интеграционной евразийской политики Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС). При этом просматривается сценарий создания структуры взаимодействия, в которой ШОС играла бы связующую роль между данным сопряжением. Совместное построение ЕАЭС и «Шелкового пути» окажет огромное влияние на экономическую интеграцию в рамках ШОС и создаст условия для формирования зоны свободной торговли в рамках стран-членов ШОС. Подобный подход позволит значительно снизить возможности экономического доминирования Китая.

В рамках сотрудничества по развитию «китайско-монгольско-российского» экономического коридора крупнейшие российские транспортно-логистические компании совместно с логистическими операторами Китая, Казахстана и Беларуси уже организовали скоростную доставку китайских грузов по нескольким прямым железнодорожным маршрутам в Германию, Чехию и Польшу, на которых используются единые тарифные ставки, упрощенный порядок оформления грузов и пересечения границ. Железнодорожный состав преодолевает расстояние свыше 11 тысячи километров почти за две недели, что в среднем на 20 дней меньше, чем морским путем [12, с. 206].

Учитывая коллективную заинтересованность стран-участниц ЕАЭС в реализации данного проекта на равноправной основе и при соблюдении интересов всех участников интеграционных процессов, руководители России и КНР в мае 2015 года заявили о целесообразности использования формата сопряжения ЕАЭС и «Шелкового пути». Как отмечалось выше, российская сторона поддержала китайскую инициативу «Шелковый путь» и его сухопутную часть, так как заинтересована в углублении региональной экономической интеграции на Евразийском континенте.

Согласно данным Главного таможенного управления КНР объем внешней торговли Китая в 2018 г. вырос на 9,7% в годовом выражении и составил 30,51 трлн. юаней, что примерно составляет 4,5 трлн. долл. США. Согласно его данным, внешнеторговый оборот в 2018 г. на 2,7 трлн. юаней превысил рекордный уровень 2017 года. Китай эффективно справляется с изменениями во внешней среде, и внешняя торговля сохраняет стабильный и позитивный рост из года в год, достигая нового рекордного уровня по объемам импорта и экспорта. Темпами, превышающими средние, в 2018 г. вырос товарооборот со странами вдоль «Шелкового пути», который составил 8,37 трлн. юаней, что на 13,3 % больше, чем в 2017 г. Торговое сотрудничество со странами вдоль «Шелкового пути» стало новой движущей силой развития внешней торговли КНР [8].

Россия является ключевым звеном «Нового Шелкового пути», так как северный маршрут проходит в основном по ее территории. Уже на современном этапе формирования двусторонних связей между Россией и Китаем происходит расширение сотрудничества в сфере обмена ресурсами. Так, согласно данным главного таможенного управления КНР товарооборот между Россией и Китаем за период с января по май 2019 г. достиг 42,46 млрд. долл., что на 4,0% больше показателя аналогичного периода 2018 г. Также товарооборот в 2018 г. вырос на 27,1% по сравнению с прошлым годом, составив более 107 млрд. долл. Таким образом, странам удалось остановить негативные тенденции, присущие ситуации по стабилизации двусторонней торговли, и обеспечить устойчивые темпы роста товарооборота [10].

Отметим, что наблюдаются общие положительные тенденции роста в объемах экспорта и импорта между Россией и Китаем. Так, согласно данным Федеральной

таможенной службы РФ по итогам 2018 г. китайский экспорт в Россию вырос на 12%, – до 47,97 млрд. долл., а импорт из России вырос на 42,7%, – до 59,08 млрд. долл. Китайский экспорт в Россию в январе-мае 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократился на 0,7% и достиг 18,16 млрд. долл., а импорт из России в КНР вырос на 7,8% – до 24,305 млрд. долл. [8].

Подтверждением положительной динамики являются показатели внешней торговли России с Китаем, представленные в таблице 2 «Внешняя торговля России с Китаем».

Таблица 2 – Внешняя торговля России с Китаем, в млрд. долл. [10]

Год	Экспорт	Импорт	Темпы роста, %	
			Экспорт	Импорт
2009	15,893	24,402	-	-
2010	21,152	34,749	33,09	42,41
Продолжение таблицы 2				
2011	16,669	22,840	-21,20	-34,27
2012	20,326	38,964	21,94	70,59
2013	35,241	48,264	73,37	23,87
2014	35,766	51,634	1,49	6,98
2015	35,631	53,212	-0,38	3,06
2016	37,505	50,884	5,26	-4,37
2017	28,021	38,087	-25,30	-25,15
2018	47,970	59,080	71,20	55,12

С точки зрения отраслевой структуры продаж в России и Китае, с начала XXI века произошли радикальные изменения. На сегодняшний день более 70% российского экспорта в Китай приходится на энергоносители – нефть, газ и нефтепродукты и 8,8% на поставку древесины и продуктов переработки. Также российский экспорт представлен такими видами продукции, как: древесина и целлюлозно-бумажные изделия, объем которых составил 10%, цветные металлы в объеме 9% в доле экспорта, рыба и морепродукты с долей 4 %, реакторы ядерные, оборудование и механические устройства – 3%, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье – 2%, а также органические химические соединения (1%), пластмассы и изделия из них (1%). Подробнее основные виды экспортируемой продукции из России в Китай, представленные на рисунке 2 «Товарная структура российского экспорта в Китай».

В свою очередь китайский экспорт в Россию составляют промышленные товары. В то же время происходит постоянное увеличение доли поставок высокотехнологичной продукции [7].

Рисунок 2 – Товарная структура российского экспорта в Китай за II полугодие 2018 года [7]

Также в дальнейшем, перспективы развития двусторонних экономических отношений России и Китая связаны с реализацией совместных проектов. Именно продвижение крупных проектов является предпосылкой к таким процессам, как: экономическая интеграция, обеспечение взаимовыгодных договоров и формирование единой экономической стратегии. Основопологающим аспектом российско-китайских экономических отношений является территориальное сотрудничество. Поворот России на Восток и качественное усиление политических и торгово-экономических отношений со странами Азии стали одними из наиболее важных компонентов национальной стратегии страны. По мере того как центр мировой экономики и политики постепенно смещается в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона, возникает существенный потенциал для сотрудничества со странами Азии и реализации национального проекта развития Сибири и Дальнего Востока России. Именно поэтому китайская инициатива «Экономического пояса Шёлкового пути», которая является составной частью глобального проекта «Один пояс, Один путь», имеет значительный интеграционный потенциал для России и экономик большинства стран Евразийского континента [4, с. 83].

Помимо России важным стратегическим партнером в развитии транспортных систем и логистической инфраструктуры в рамках возрождения «Шелкового пути» является Казахстан. Являясь второй страной по транспортировке грузов из Китая в Западную Европу по Северному и Центральному коридорам Нового Шелкового пути, Казахстан в перспективе может стать функциональным логистическим центром, связывающим Китай со странами Западной Европы.

Согласно разработанной государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Казахстана до 2020 года завершится строительство новой транспортной магистрали «Западная Европа – Западный Китай», по которой будут осуществляться поставки продукции и сырья. Данная логистическая система позволит

наладить товарооборот между странами ЕС и Китаем, а также выходить промышленным производителям на зарубежные рынки [11].

Для создания серьёзной конкуренции морским маршрутам со стороны наземных (железнодорожных и автодорожных) маршрутов «Шелкового пути» необходимо дальнейшее углубление сотрудничества между странами ЕАЭС и КНР в транспортной сфере, в том числе посредством создания совместных транспортно-логистических компаний.

В ближайшей перспективе китайской стороне необходимо активизировать сотрудничество со странами «Шелкового пути», провести работу по конкретизации и систематизации целей строительства ЭППП по отдельным отраслям, а также согласовать использование российских транзитных транспортных коридоров, что обеспечит необходимые условия для эффективной экономической интеграции, повысит уровень взаимного доверия между партнёрами и вызовет реальную заинтересованности в сотрудничестве в интересах всех стран Евразийского континента.

В настоящее время инвестиционное сотрудничество имеет наибольшие перспективы развития. Существенное количество как российских, так и китайских компаний выходят на международный уровень сотрудничества, привлекая иностранные инвестиции. Существует необходимость сохранить данные положительные тенденции в инвестиционном сотрудничестве в рамках вторичных проектов «Шелкового пути», помимо всего прочего, необходимо:

- создать в регионах стран-участниц ЕАЭС, через которые будет проложен «Новый Шелковый путь», специальные центры информационного сопровождения инвестиционных проектов;
- разработать совместные технические зоны для кооперации предприятий стран Евразийского континента;
- осуществить совершенствование механизмов страхования экспортно-импортных операций и взаимных инвестиций.

Рассматривая сферу энергетического сотрудничества в рамках вторичных проектов «Шелкового пути», необходимо отметить в целом благоприятные перспективы. Экономическая взаимодополняемость расширит границы энергетического сотрудничества стран ЕАЭС в рамках проекта «Шелковый путь». Так в последние годы Китай и Россия активизировали сотрудничество и инвестиционную деятельность в энергетическом секторе, при этом масштаб инвестиций постоянно растет. Сотрудничество в области нефти и газа оказывает содействие региональному экономическому сотрудничеству, способствует процветанию и стабильности развивающихся регионов Азии и Европы. Для поддержания стабильности и дальнейшего улучшения потенциала сопряжения «Шелковый путь» на международной арене необходимо:

- развитие и внедрение новых ведущих статей торговли в экспорте помимо сырьевых позиций;
- проведение совместных научных разработок с целью наращивания научного потенциала исследований в сфере добычи сырьевых ресурсов;
- внедрение в процесс добычи сырьевых ресурсов инновационных технологий;
- повышение эффективности взаимодействия в энергетической сфере благодаря расширению круга стран-участников в рамках энергетического сотрудничества.

Таким образом, реализация стратегии по сопряжению ЕАЭС и «Шелкового пути» коренным образом трансформирует структуру международных отношений в сфере политики и экономики. Расширение российско-китайского партнерства придаст мощный импульс развитию отношений между странами на всем евразийском пространстве.

Китаю и России необходимо объединить усилия в интеграции проектов ЕАЭС и ЭППП с целью обеспечения в Центрально-Азиатском регионе безопасности и стабильности.

При этом главы России и Китая подчеркивают необходимость придерживаться принципов транспарентности и сотрудничества, когда все заинтересованные государства могут принять участие в интеграционных процессах построения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП)». Интеграция этих масштабных континентальных интеграционных транспортно-логистических проектов способна дать не просто существенный экономический эффект, но и создать новую геоэкономическую среду в пространстве Евразии, породить новые, максимально благоприятные и отвечающие интересам стран континента условия их хозяйственной и общественно-политической жизни, а также позволит Китаю и России приблизиться к геополитическому лидерству.

Литература:

- 1 Абрамян В.Г., Григорян В.В., Саакян М.А., Мартиросян Г.К. Новый Шелковый путь: политико-экономические аспекты и возможные пути развития // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение. – 2017. – №2 (50). – С. 10-17. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29861973>
- 2 Атанов Н.И. Российско-евразийский транзит Экономической зоны Великого Шелкового пути // ЭКО. – 2017. – №4. – С. 78-87. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28883152>
- 3 Бочарников В.Н., Гладкий Ю.Н. Новый «Шелковый путь» и место России в глобализации «по-китайски» // Общество. Среда. Развитие. – 2017. – №2. – С.23-28. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30484197>
- 4 Дмитриева А.Б. Ключевые аспекты международного инвестиционного сотрудничества России в контексте расширения российско-китайского экономического взаимодействия // Экономика и управление. – 2016. – №2. – С. 81-87. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26295644>
- 5 Ларин О.Н., Никулин А.А. Вопросы участия России в реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2016. – №6. – С. 116-118. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=27809031>
- 6 Мастепанов А.М. Китайская инициатива «Экономический пояс Великого Шелкового Пути» и проблема энергетической безопасности на пространстве Евразии // Проблемы постсоветского пространства. – 2018. – № 1. – С. 3-15. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25412228>
- 7 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. Международная статистика: [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gks.ru/> (Дата обращения 11.08.19)
- 8 Официальный сайт Федеральной таможенной службы. Таможенная статистика внешней торговли. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.customs.ru> (Дата обращения 11.08.19)
- 9 Официальный сайт статистических данных. [Электронный ресурс]. – URL: <http://world-statistics.org> (Дата обращения 09.08.2019)
- 10 Официальный сайт Центрального банка Российской Федерации. Статистика внешнего сектора. URL: <http://www.cbr.ru/statistics> (Дата обращения 17.08.19)
- 11 Официальный Интернет-ресурс Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.miid.gov.kz/ru/news/informaciya-o-realizacii-gosudarstvennoy-programmy-razvitiya-i-integracii-infrastruktury> (Дата обращения 11.08.19)
- 12 Погодин С.Н., Чжоу Цзюнь Интеграционный проект: Великий Шелковый путь // Управленческое консультирование. – 2017. – №1. – С. 205-209. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28830036>

13 Сыроежкин К.Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. – 2016. – №2 (31). – С. 37-55. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26463829>

14 Malle S. Russia and China in the 21st century. Moving towards cooperative behavior // Journal of Eurasian Studies. – London. – 2017. – P. 63–78. DOI <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>

References:

1 Abrahamyan V.G., Grigoryan V.V., Sahakyan M.A., Martirosyan G.K. New Silk Way: The political-economical aspects and possible ways of development. Modern science-intensive technologies. Regional supplement, 2017, no. 2 (50), pp. 10-17 (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29861973>

2 Atanov N.I. Russian-Eurasian Transit of the Economic Zone of the Great Silk Road, EKO, 2017, no. 4, pp. 78-87 (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28883152>

3 Bocharnikov V.N., Gladky Yu.N. "The New Silk Road" and Russia's place in globalization in Chinese, Society. Environment. Development [Text], 2017, no. 2, pp. 23-28 (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30484197>

4 Dmitrieva A.B. Key Aspects of the International Investment Cooperation of Russia in the Context of the Expanding Russian-Chinese Economic Cooperation [Text], Economics and management, 2018, no. 2, pp. 81-87 (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26295644>

5 Larin O.N., Nikulin A.A. Russian participation in realization of china initiative "Silk Road Economic Belt". Intelligence. Innovations. Investment, 2016, no. 6, pp. 116-118. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=27809031>

6 Mastepanov A.M. Chinese initiative "Economic Belt of The Great Silk Road" and the problem of energy security in Eurasia, Problems of the post-Soviet space [Electronic resource], 2018, no. 1, pp. 1-15. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25412228>

7 Official website of The Federal State Statistics Service. International statistics. [Electronic resource]. Access mode: <http://www.gks.ru>

8 Official website of The Federal Customs Service. Customs statistics of foreign trade. [Electronic resource]. Access mode: <http://www.customs.ru>

9 Official statistics website. [Electronic resource]. Access mode: <http://world-statistics.org>

10 Official website of The Central Bank of the Russian Federation [Electronic resource]. Access mode: <http://www.cbr.ru/statistics>

11 Official Internet resource of the Ministry of industry and infrastructure development of the Republic of Kazakhstan. [Electronic resource]. Access mode: <http://www.miid.gov.kz/ru/news/informaciya-o-realizacii-gosudarstvennoy-programmy-razvitiya-i-integracii-infrastruktury>

12 Pogodin S. N., Zhou Jun Integration Project: the Great Silk Road. Management consultation, 2017, no 1, pp. 205-209. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28830036>

13 Syroyezhkin K.L. Interface of the EEU and the Economic Belt of the Silk Road. Russia and the new Eurasian States, 2016, no. 2 (31), pp. 37-55. (In Russian) URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=26463829>

14 Malle S. Russia and China in the 21st century. Moving towards cooperative behavior. Journal of Eurasian Studies, 2017, Vol. 8, Issue 2, pp. 63–78. DOI <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>