



## ГЕОПОЛИТИКА «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

DOI: 10.22363/2313-1438-2018-20-1-51-59

### ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И КНР В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

А.А. Лысенко

Российский университет дружбы народов  
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье рассмотрены вопросы усиления интеграции Российской Федерации в евроазиатскую транспортную систему на базе проекта Новый Шелковый Путь (НШП) в условиях расширения сотрудничества с КНР. Выявлены и обобщены мотивы взаимодействия стран, актуальное состояние реализации проекта, проблемы в его дальнейшем развитии. Обоснована авторская позиция по соотношению заинтересованности российской и китайской стороны в ускорении практической реализации проекта.

**Ключевые слова:** Новый Шелковый путь, Евразийский сухопутный мост, Транспортная стратегия РФ, проект «Западная Европа — Западный Китай», ТРАСЕКА

Актуальность проблематики взаимодействия России и КНР в рамках программы «Шелковый путь» («Новый Шелковый Путь», НШП, Евразийский сухопутный мост) формируется под воздействием широкой совокупности как позитивных, так и негативных факторов для обеих сторон проекта. Позитивными факторами можно назвать стремительную экспортную экспансию КНР в предшествующее десятилетие, логистический потенциал Российской Федерации, усиление инвестиционного сотрудничества КНР и стран Евросоюза. Негативными факторами, побуждающими обе страны к ускорению реализации проекта, выступают замедление темпов роста экономик РФ и КНР, углубляющийся кризис в финансовой системе РФ и усиление политического противостояния России со странами Запада.

Рассмотрим далее мотивы РФ и КНР в усилении взаимодействия в рамках программы НШП. Для российской стороны определяющими факторами участия в проекте НШП выступают:

— использование транзитного потенциала государства для упрочнения своей геополитической позиции в коммуникации с ЕС (как одной из определяющих экономических и политических сил в Евразии) и КНР (как одним из мировых промышленных и в перспективе — политических лидеров);

— потенциал расширения роли транспортной системы в национальной экономике, рост за счет этого уровня диверсификации национальной экономики;

— усиление конфронтации со странами Запада — исторически значимым источником иностранных инвестиций в российскую экономику;

— неблагоприятное состояние макроэкономической конъюнктуры, оказывающее негативное влияние на экономику и формирующее предпосылки для структурного национального кризиса.

Развитие транспортной инфраструктуры для Российской Федерации выступает одним из необходимых шагов по модернизации экономики и повышению качества жизни населения, как это следует из положений Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года [12]. Необходимость развития российской транспортной системы определена ее социальной ролью [4], участием в формировании и поддержании национальной экономической безопасности [9].

За период 2011—2016 гг. вклад транспортной отрасли в экономику страны вырос с 6,56% до 7,05%, в отрасли занято порядка 8% населения страны [13]. Социально-экономический вклад транспорта в экономическое развитие РФ формируется также тем, что в большинстве видов экономической деятельности транспорт выступает связующим звеном [8]. Вносит свой вклад транспортная система и в общий экономический рост государства через мультипликативный механизм.

Данный эффект состоит в том, что инвестиции в ту или иную отрасль опосредованно создают продукты в связанных с этой отраслью видах экономической активности. К примеру, инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры ожидаемо ведут к росту объема работ в строительстве, инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры — к росту прочих форм экономической активности. По различным оценкам, мультипликативный эффект транспортной отрасли РФ составляет в отдельные периоды 1,75 [6].

В ретроспективе 2013—2017 гг. целесообразность расширения роли транспортной системы в национальной экономике РФ усиливается под воздействием неблагоприятных тенденций в экономическом и социальном развитии. Как часть мировой экономической системы РФ испытала на себе воздействие мирового кризиса 2008 г., которым и спустя 9 лет после его активной фазы объясняется торможение экономического роста в странах Северной Америки, Евросоюза и других. Негативное влияние этого кризиса усиливается для России кризисом внутренней природы, взявшем свое начало в 2014 г. В отличие от кризиса 2008 г. влияние внутреннего кризиса на социально-экономические процессы в РФ более деструктивно. Падение цен на энергоносители, выступающие основным направлением экспорта в экспортоориентированной и относительно низко диверсифицированной российской экономике привело к росту бюджетного дефицита. Параллельно с этими процессами растет объем внешней задолженности страны, снижаются финансовые резервы.

Повышение уровня вовлеченности транспортной системы Российской Федерации, стимулирование роста ВВП как за счет вклада транспортной системы, так и за счет мультипликативного эффекта от инвестиций в инфраструктуру и усиление геополитического влияния страны формируют базовые условия для расширения участия Российской Федерации в мировой транспортной системе. Нема-

ловажным фактором участия Российской Федерации в программе Новый Шелковый путь выступает и возможность решить в рамках этой программ широкую совокупность социальных и инновационных задач. К примеру, развиваемый параллельно с программой НШП проект высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали из Пекина в Москву может стать стимулом к выравниванию экономического развития регионов РФ, привлечь в экономику столь необходимые ей инновации.

Примечательно, что российская транспортная система уже имеет ряд конкурентных преимуществ в региональном сегменте мировой транспортной системы. Россия граничит с востока с одним из наиболее динамично растущих производственных рынков (страны Азиатско-Тихоокеанского региона, КНР, Ю. Корея) и с запада — с одним из наиболее платежеспособных рынков спроса (страны Евросоюза). Логично, что связь этих рынков по территории РФ играет значимую роль в мировых транспортных потоках. Паромные линии на Балтике, Транссибирская магистраль, российские порты Приморья, а также другие элементы транспортной системы РФ либо уже занимают важное место в региональной транспортной системе, либо могут его занять при соответствующем уровне развития. В настоящее время в мире сформировалось три мировых экономических полюса: Евросоюз, Северо-Восточная, Восточная и Юго-Восточная Азия, Северная Америка. В перспективе Россия могла бы замкнуть на себя большую часть евроазиатских международных грузопотоков.

Для китайской стороны определяющими факторами участия в проекте НШП выступают:

— замедление темпов роста экономики. Пик современного экономического развития КНР пришелся на 2007 г., когда ВВП страны вырос на 14,23%. Далее, на фоне углубляющегося кризиса в мировой экономике и в экономике стран ЕС (как важного торгового партнера КНР) на протяжении уже порядка 10 лет темпы роста ВВП страны замедляются. В 2016 г. ВВП КНР вырос к прошлому году на 6,7% [11];

— необходимость усиления геополитического потенциала КНР в азиатском регионе, часть стран которого политически близки к РФ, часть — к США [7];

— потребность в повышении сбалансированности социально-экономического развития регионов КНР (снизить загрузку восточных территорий, повысить уровень промышленного развития западных территорий) [3];

— потенциал развития конфликтных ситуаций в Южно-Китайском море между КНР и отдельными странами АСЕАН на фоне нерешенных территориальных споров [12]. Эти конфликтные ситуации могут снизить эффективность используемого в настоящее время Морского Шелкового пути и вынуждают китайскую сторону диверсифицировать логистические потоки.

Таким образом, взаимодействие России и КНР в транспортно-логистической сфере можно считать закономерным результатом влияния на страны вышеперечисленных факторов. Помимо указанных факторов, на развитие проекта оказывают воздействие процессы глобализации, интеграции.

Реализация этого потенциала рассматривается в статье на примере проекта «Новый Шелковый Путь» — концепции паневразийской (а в перспективе — межконтинентальной) транспортной системы, которая позволит КНР ускорить доставку товаров на рынок стран Евросоюза относительно используемых в настоящее время морских путей сообщения.

Современная история развития проекта Шелковый путь берет свое начало в 1990-х гг., когда со сменой модели рыночных процессов в КНР усилилось присутствие страны на внешних рынках. Вовлечение КНР в мировую торговлю оказало свое воздействие на рост ВВП страны: если в 1990 г. сокращающийся на протяжении 5 лет ВВП страны вырос лишь на 3,9%, то в 1992 г. его рост составлял уже 14,21% [11].

Расширение объемов торговли КНР со странами Европы при использовании морских путей сообщения и частичном использовании сформированной транспортной инфраструктуры в Евразии не позволяло в полной мере реализовать возможности торгового присутствия КНР на европейском рынке. Объективными препятствиями для этого выступают сроки доставки товаров через Суэцкий канал (40—50 дней), отсутствие необходимых объектов наземной транспортной системы для использования исключительно наземного транспорта, отсутствие возможности использовать упрощенные процедуры транзита товаров через границы стран, политическая нестабильность в странах Ближнего Востока (через которые проходят отдельные существующие элементы наземной транспортной инфраструктуры). Снижают коммерческую привлекательность использования водного транспортного коридора в Европу для китайской стороны и более высокие издержки на страхование грузов (чем это было бы при использовании наземного транспорта), и более высокие требования к транспортно-логистическим центрам.

В 2008 г. концепция Нового Шелкового пути начала получать свое реальное воплощение в рамках проекта «Западная Европа — Западный Китай». Проект изначально связал страны, которые территориально способны выступить базой наземного сообщения между КНР и Европой (КНР, РФ, Казахстан). При этом китайская часть проекта уже реализована, а российская и казахстанская планируются к завершению до 2030 г.

Не только инфраструктурное наполнение проекта является предметом взаимодействия стран, но и решение регулятивных аспектов транзита товаров по территориям стран-партнеров. Согласование вопросов работы таможенных и пограничных служб в вопросах регулирования транзита по железным дорогам явилось предметом уже реализованных договоренностей между Россией, Китаем, Монголией, Белоруссией, Польшей и Германией. В 2013 г. концепция Нового Шелкового пути наряду с Морским Шелковым путем XXI в. легла в основу предложения «Один пояс — Один путь», выдвинутым китайской стороной [5]. Намерения КНР в части формирования транспортных коридоров в Европу получают закрепление на уровне национальных нормативно-правовых документов (Планов социально-экономического развития, пятилетних планов государства).

Финансовая поддержка проекта получила свое институциональное выражение в 2015 г., когда была создан инвестиционный фонд «Silk Road Company» (Фонд

Шелкового пути), целью которого является организация инвестиций в программу НШП. Инвестиционный и мультипликативный потенциал НШП как инфраструктурного проекта уже подтверждается реальными действиями Фонда Шелкового пути: меморандум о строительстве ГЭС в Пакистане, выкуп 98% акций итальянской компании *Pirelli*, участие в финансировании проекта российского ОАО «НО-ВАТЭК» «Ямал СПГ».

В 2016 г. из 40 млрд долл. США, планируемых к привлечению фондом, привлечено 10 млрд долл. США, основу которых составляют средства китайских инвесторов и государственных компаний. Помимо «*Silk Road Company*» участие в финансировании проекта принимает созданный в 2014 г. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), объединяющий средства более 60 азиатских и европейских стран и в перспективе способный составить конкуренцию по активам МВФ и Всемирному банку.

В 2015—2017 гг. из спектра декларативных договоренностей и подготовки объектов инфраструктуры взаимодействие России и КНР в рамках программы НШП наполняется реальным использованием объектов инфраструктуры. В 2015 г. по маршруту Харбин — Гамбург через Россию китайской стороной запущен самый длинный в мире железнодорожный маршрут (время в пути 15 дней). В 2016 г. открыт маршрут Харбин — Екатеринбург, позволивший сократить время в пути грузового состава с 40 до 10 дней. В 2016 г. транспортно-логистический центр в Челябинской области на постоянной основе начал принимать поезда из КНР. В 2017 г. через территорию РФ отправлен поезд из КНР в Великобританию (время в пути 18 дней).

Итак, взаимная мотивация Российской Федерации и КНР к развитию программы Шелковый путь получает на современном этапе инфраструктурное, нормативно-правовое и финансовое наполнение. В то же время дальнейшая реализация программы сдерживается под влиянием следующих факторов:

— структурные проблемы в развитии и функционировании транспортной системы РФ с точки зрения целесообразности ее коммерческого использования в рамках программ Новый Шелковый Путь;

— способность российской стороны в условиях неблагоприятного развития экономики участвовать на паритетных началах с КНР в реализации принятых на себя обязательствах в рамках программы НШП;

— наличие альтернативных вариантов реализации проекта;

— усиление политического противостояния РФ и стран Запада, усложняющее принятие международных договоренностей. Также негативным потенциалом влияния на проект обладают попытки возврата в азиатский регион США, что может привести к повышению нестабильности, усилению конфронтации стран региона.

Далее приводится совокупность фактов, характеризующих современное состояние указанных проблем. Состояние транспортной инфраструктуры РФ с точки зрения ее вовлеченности в проекты НШП характеризуется, на взгляд автора статьи, шестью базовыми недостатками. Во-первых, на фоне активизации строительства транспортных инфраструктурных объектов китайской стороной в РФ за предше-

ствующие написанию статьи 10 лет протяженность железнодорожных путей сообщения не подвергалась существенному расширению.

Во-вторых, за предшествующие подготовке статьи 10 лет доля полностью изношенных основных фондов отрасли «Транспорт и связь» в РФ выросла с 6,7% в 2007 г. до 12,7% в 2016 г. Это свидетельствует о росте технологического отставания отрасли, растущей вероятности техногенных и иных аварий и в целом может негативно сказаться на оценке зарубежными партнерами способности РФ выполнять принятые на себя транзитные обязательства.

В-третьих, несмотря на действия Правительства России по оптимизации и повышению эффективности работы таможенных служб, скорость прохождения таможенных формальностей на границе с РФ может быть негативным фактором для требовательных к скорости движения товаров участников проекта НШП.

В-четвертых, как показывает опыт реализации крупных инфраструктурных проектов в РФ, они характеризуются объективными проблемами в организации, финансировании, соответствии по срокам реализации программным документам. В рамках вовлекающихся в НШП проектов российская сторона уже характеризуется более длительными сроками подготовки инфраструктуры, нежели китайская (речь здесь идет о проекте «Западная Европа — Западный Китай»).

В-пятых, разность ширины железнодорожной колеи в российской транспортной системе и системах ЕС/КНР негативно сказывается на скорости движения грузовых составов. Даже при использовании существующих технологий (раздвижные колесные пары, железнодорожные пограничные перевалочные переходы и т.п.) срок нахождения грузовых составов на границе с РФ может составлять от нескольких дней до нескольких недель. При этом патенты на собственные технологические решения в сфере, к примеру, раздвижных колесных пар у РФ на данный момент отсутствуют.

И, наконец, в-шестых, основная проблема востребованности транзитного потенциала железнодорожного транспорта РФ состоит в неспособности сделать привлекательными транзитные перевозки грузов по суше между двумя экономическими центрами — странами ЕС и АТР. Причина заключается в том, что стоимость перевозок по Транссибу из портов Японии, Южной Кореи и Юго-Восточного Китая сделала их экономически бесперспективными [2]. По различным оценкам, себестоимость движения грузов по Транссибу превышает расходы на доставку грузов из стран Дальнего Востока в ЕС морем (даже с учетом затрат на прохождение Суэцкого канала) в 2 раза [10].

Альтернативными вариантами реализации проекта выступают как изменение географии в рамках НШП (к примеру, в форме замещения РФ Грузией, Турцией, Украиной), так и программа международного сотрудничества между Европейским Союзом и странами-партнерами по организации транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА).

Коридор ТРАСЕКА на текущий момент включает в себя 13 стран (преимущественно страны СНГ) и обладает определенным логистическим потенциалом в рамках связи ЕС—КНР [1].

Таким образом, в развитии Нового Шелкового Пути заинтересованы как российская сторона, так и КНР. Для российской стороны вовлечение в проекты НШП позволит сформировать дополнительные условия для роста экономики за счет инвестиций в транспортную инфраструктуру, упрочнить свое геополитическое положение на континенте в свете санкционного противостояния со странами Запада и неблагоприятной обстановкой на мировом энергетическом рынке. Китайская сторона (помимо аналогичных усиления и без того существенного геополитического влияния и ускорения роста экономики) при реализации проекта сформирует условия для выравнивания социально-экономического развития своей территории, обеспечит усиление политических связей со странами ЕС, приобретет опыт европейской организации бизнес-проектов. Соразмерность уровня заинтересованности стран в реализации НШП в текущих условиях не обеспечивается в полной мере.

В то время как РФ находится в состоянии активного поиска способов привлечь в экономику иностранные инвестиции и компенсировать негативные эффекты для бюджета от падения цен на энергоносители, КНР может позволить себе рассматривать и альтернативные варианты реализации проекта (морской Шелковый путь, ТРАСЕКО). Усугубляется ситуация структурными проблемами транспортной системы РФ на фоне неблагоприятной для международных переговоров характеристики отношений РФ и стран ЕС.

Как видится, на обозримую перспективу потенциал реализации проекта находится под влиянием преимущественно китайской стороны, в то время как основными конкурентными преимуществами РФ могут стать способность обеспечить гарантии по принятым на себя обязательствам в рамках проектов НШП, снижение политической напряженности с торговыми партнерами КНР, поступательное повышение качества железнодорожной инфраструктуры и организации таможенного обслуживания транзитных потоков.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

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—18.
2. *Бабынина Л.О.* Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции // *ЕврАзЭС интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г. Носов. Доклады Института Европы № 242.* М., 2009. С. 123—144.
3. *Байков С.А.* «Шелковый путь»: экономика и геополитика // *Постсоветский материк.* 2016. № 3(11). С. 84—92.
4. *Гарифулина П.Р., Кондрашов В.С., Гордеева А.А.* Значение пассажирского транспорта в развитии экономики РФ // *Актуальные проблемы управления экономикой и финансами транспортных компаний. сборник трудов Национальной научно-практической конференции.* М., 2016. С. 162—165.
5. *Гультяева Г.С.* Великий Шелковый путь — путь взаимовыгоды в эпоху глобализации // *Глобальный мир: системные сдвиги, вызовы и контуры будущего XVII Международные Лихачевские научные чтения. Российская академия наук, Конгресс петербургской интеллигенции, Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов, Министерство иностранных дел РФ.* 2017. С. 472—473.

6. Кончаева Е.О. Оценка мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий: применимость международного опыта в Российской Федерации // Государственное управление. Электронный вестник. 2015. № 52. С. 163—176.
7. Литвинов А.И. Политика современных «шелковых путей» // Вестник МГИМО Университета. 2016. № 4 (49). С. 176—180.
8. Максимов В.Л. Статистический анализ значимости транспорта для экономики РФ // Российская наука: актуальные исследования и разработки сборник научных статей I Всероссийской заочной научно-практической конференции, посвященной 85-летию Самарского государственного экономического университета. Самара: Изд-во Самарского государственного экономического университета, 2016. С. 251—254.
9. Морозов С.А. Развитие транспортной инфраструктуры как фактор экономической безопасности // Современное состояние и проблемы развития мировой экономики материалы научной конференции бакалавров, магистров и аспирантов Института мировой экономики и бизнеса и кафедры международных экономических отношений. Российский университет дружбы народов; отв. ред. И.В. Андропова. 2016. С. 122—126.
10. Подберёзкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО Университета. 2015. № 1(40). С. 57—65.
11. Статистическая служба Всемирного Банка. Режим доступа: <http://www.worldbank.org/>.
12. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
13. Федеральная служба государственной статистики России. Режим доступа: <http://www.gks.ru/>.
14. Хунцизе Ч. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21-го века» с точки зрения экспертов КНР // Наука и Мир. 2015. № 7 (23). С. 184—186.

DOI: 10.22363/2313-1438-2018-20-1-51-59

## INTERACTION OF RUSSIA AND CHINA IN THE FRAMEWORK OF THE “SILK ROAD”

A.A. Lysenko

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)  
*Miklukho-Maklaya str. 6, Moscow, Russia, 117198*

**Abstract.** The article considers the issues of strengthening the integration of the Russian Federation in the Eurasian transport system on the basis of the project of the New Silk Road in the context of broadening cooperation with China. The author identified and summarized the motives of cooperation between the countries, the current status of the project implementation, the problems of its further development. Author's position is justified by the ratio of the interest of Russian and Chinese sides to accelerate the practical implementation of the project.

**Key words:** New Silk Road, Eurasian Land Bridge, transport strategy of the Russian Federation, the project “Western Europe — Western China”, TRACECA

### REFERENCES

1. Abramjan V.G., Grigorjan V.V., Saakjan M.A., Martirosjan G.K. Novyj Shelkovyj put': politiko-jekonomicheskie aspekty i vozmozhnye puti razvitija. *Sovremennye naukoemkie tehnologii. Regional'noe prilozhenie*. 2017; 2(50): 10—18. (In Russ).

2. Babynina L.O. Transportnye sistemy ES i EvrAzJes: perspektivy integracii. *EvrAzJeS integracionnyj opyt ES*. Ed. by M.G. Nosov. *Doklady Instituta Evropy*. 2009; 242: 123—144. (In Russ).
3. Bajkov S.A. “Shelkovyj put’”: jekonomika i geopolitika. *Postsovetiskij materik*. 2016; 3(11): 84—92. (In Russ).
4. Garifulina P.R., Kondrashov V.S., Gordeeva A.A. Znachenie passazhirskogo transporta v razvitii jekonomiki RF. *Aktual'nye problemy upravlenija jekonomikoj i finansami transportnyh kompanij*. Sbornik trudov Nacional'noj nauchno-prakticheskoj konferencii. Moscow, 2016: 162—165. (In Russ).
5. Gul'tjaeva G.S. *Velikij Shelkovyj put' — put' vzaimovygody v jepohu globalizacii. Global'nyj mir: sistemnye sdvigi, vyzovy i kontury budushhego XVII Mezhdunarodnye Lihachevskie nauchnye chtenija. Rossijskaja akademija nauk, Kongress peterburgskoj intelligencii, Sankt-Peterburgskij gumanitarnyj universitet profsojuzov, Ministerstvo inostrannyh del RF*. 2017: 472—473. (In Russ).
6. Konchaeva E.O. Ocenka mul'tiplikativnogo jeffekta ot realizacii transportnyh proektov na kompleksnoe razvitie territorij: primenimost' mezhdunarodnogo opyta v Rossijskoj Federacii. *Gosudarstvennoe upravlenie. Jelektronnyj vestnik*. 2015; 52: 163—176. (In Russ).
7. Litvinov A.I. Politika sovremennyh “shjolkovyh putej”. *Vestnik MGIMO Universiteta*. 2016; 4(49): 176—180. (In Russ).
8. Maksimov V.L. Statisticheskij analiz znachimosti transporta dlja jekonomiki RF. *Rossijskaja nauka: aktual'nye issledovanija i razrabotki sbornik nauchnyh statej I Vserossijskoj zaochnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, posvjashhennoj 85-letiju Samarskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta*. Samara: Izd-vo Samarskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta; 2016: 251—254. (In Russ).
9. Morozov S.A. Razvitie transportnoj infrastruktury, kak faktor jekonomicheskoy bezopasnosti. *V sbornike: Sovremennoe sostojanie i problemy razvitija mirovoj jekonomiki materialy nauchnoj konferencii bakalavrov, magistrrov i aspirantov Instituta mirovoj jekonomiki i biznesa i kafedry mezhdunarodnyh jekonomicheskikh otnoshenij*. Rossijskij universitet družby narodov; ed. by I.V. Andronova. Moscow, 2016: 122—126. (In Russ).
10. Podberjozkina O.A. Transportnye koridory v rossijskih integracionnyh proektah (na primere EAJeS). *Vestnik MGIMO Universiteta*. 2015; 1(40): 57—65. (In Russ).
11. *Statisticheskaja sluzhba Vsemirnogo Banka*. Available from: <http://www.worldbank.org/>. (In Russ).
12. *Transportnaja strategija RF na period do 2030 goda Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 g. № 1734-r*. (In Russ).
13. *Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki Rossii*. Available from: <http://www.gks.ru/>. (In Russ).
14. Huncze Ch. “Jekonomicheskij pojas Shelkovogo puti i Morskoj Shelkovyj put' 21-go ve-ka” s tochki zrenija jekspertov KNR. *Nauka i Mir*. 2015; 7(23): 184—186. (In Russ).

#### **Информация об авторе:**

Лысенко Алла Анатольевна — аспирант кафедры сравнительной политологии Российского университета дружбы народов (e-mail: ira.ivanova.1016.@gmail.com).

#### **Information about the author:**

Lysenko Alla A. — postgraduate student of the Department of Comparative Politics of Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University) (e-mail: ira.ivanova.1016.@gmail.com).

Статья поступила в редакцию 09.11.2017.