

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ИНСТИТУТ ОБЩЕСТВЕННЫХ НАУК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
КАФЕДРА «ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАУКИ И ФИЛОСОФИЯ»

Пояснительная записка

к выпускной квалификационной работе
(вид выпускной квалификационной работы - магистерская диссертация)
на тему «Роль Российской Федерации в конкуренции экономических проектов
ЕС, США и КНР»

Выполнил: обучающийся 2 курса, группы МО/м-19-1-о направления подготовки
(специальности) 41.04.05 Международные отношения профиль: Аналитическое
обеспечение внешней политики России в регионе Большого Средиземноморья
Лагойда Владислав Владимирович

Руководитель: Ирхин А.А., доктор политических наук, доцент, заведующий
кафедрой «Политические науки и философия» Севастопольского
государственного университета

Дата допуска к защите « » _____ 20__ г.

Зав. кафедрой

Ирхин А.А.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
РАЗДЕЛ 1 АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ ВЕДУЩИХ ЭКОНОМИК МИРА.....	9
1.1 Комплекс торгово-экономических и инфраструктурных проектов ЕС как фактор и сопряжения с экономическими проектами США, КНР и сопредельных держав (стран ассоциантов\партнёров).....	9
1.2 США: Проекты трансатлантического торгового и инвестиционного (ТТИП) и транстихоокеанского партнёрства (ТТП).....	10
1.3 КНР и Проект «Один пояс один путь».....	12
РАЗДЕЛ 2 ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ КРУПНЕЙШИМИ МИРОВЫМИ ЭКОНОМИКАМИ (ЕС, США и КНР).....	19
2.1 Совместные проекты стран ЕС и России в транспорте и энергетике.....	19
2.2 США и РФ. Реализованные проекты и современные отношения.....	21
2.3 Экономические проекты российско-китайского партнёрства.....	23
РАЗДЕЛ 3 ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИИ В ПРОЕКТАХ ЕС, США и КНР.....	27
3.1 Совмещение проектов. Создание совместных проектов и перспективы взаимной экономической и инфраструктурной интеграции РФ и ЕС.....	27
3.1.1. Инициативы российско-европейского направления экономического сотрудничества.....	27
3.1.2 Совместное развитие экономических проектов России и ЕС в разрезе Большого Средиземноморья и транспортно-логистических перспективах Крыма и Севастополя в проектах ЭПШП и ЕАЭС.....	31
3.2 США и РФ. Перспективы и риски совместных проектов	45
3.3 Процесс сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС и других проектов российско-китайского сотрудничества.....	49
3.3.1. Перспективные проекты сопряжения ЭПШП и ЕАЭС на территории Российской Федерации.....	49

3.3.2 Транспортно-логистические перспективы Крыма и Севастополя в проектах ЭПШП и ЕАЭС в разрезе Большого Средиземноморья.....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	73
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	77
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	90
ПРИЛОЖЕНИЕ А Выявление связей между понятиями. Выявление метапонятий.....	92
ПРИЛОЖЕНИЕ Б Связи между понятиями. Метапонятия дипломного проекта	93
ПРИЛОЖЕНИЕ В Ответ МИД РФ.....	94
ПРИЛОЖЕНИЕ Г Диплом всероссийского конкурса молодёжных авторских проектов «Моя страна – Моя Россия».....	96
ПРИЛОЖЕНИЕ Д Сертификат участника «Российско-балканского молодёжного форума».....	97
ПРИЛОЖЕНИЕ Е Сертификат участника конкурса аналитических работ по политологии и международным отношениям «INTELLECTUS».....	98
ПРИЛОЖЕНИЕ Ж Сертификат участника «Международной ассоциации изобретателей Евразийского экономического союза».....	99

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы «Роль РФ в конкуренции экономических проектов КНР, США и ЕС» определена ростом напряжённости вокруг торгово-экономических потоков ведущих экономик мира (КНР, США и ЕС), ростом конфликтности и развязыванием торговых войн, введением санкций, применением странами мира «мягкой силы» в отношении друг друга, исходя с чего возникает потребность повысить роль России в процессе реализации проектов обеспечивающих развитие потоков движения товаров, работ и услуг.

Для решения этого вопроса необходимо детальное изучение и анализ имеющихся экономических, инфраструктурных и интеграционных проектов. Требуется выявление перспектив России от вхождения в проекты, нахождение путей извлечения выгод и благоприятного развития событий.

Объектом исследования являются экономические проекты ЕС, США, КНР.

Предметом исследования является влияние экономических проектов крупнейших экономик Мира на Россию. Экономические проекты в контексте интересов Российской Федерации.

Целью исследования является выявление места России в экономических проектах крупнейших экономик Мира и варианты их сопряжения с инфраструктурными проектами на территории России.

Достижение указанной цели осуществлялось путем решения **следующих задач:**

- 1) Изучить крупнейшие инфраструктурные проекты исследуемых стран и их роль в глобальных общемировых проектах.
- 2) Проанализировать политики и роль России в международных инфраструктурных инициативах.
- 3) Выявление факторов сопряжения проектов и путей экономического сотрудничества. Включая территорию регион Большого Средиземноморья, Крым и Севастополе.

Степень разработанности темы. Проблема конкуренции экономических проектов КНР, США и ЕС является предметом интересов достаточно широкого круга авторов. Рассматриваемая тема исследования о влиянии данных процессов на Россию, её роль в проектах и перспективы влияния самой России на них относительно новая и недостаточно исследованная как в российской научной литературе, так и в зарубежной, что свидетельствует о ее научной новизне.

Актуальная и недостаточно изученная тематика данного вопроса исследования обусловила потребность в изучении обширных по содержанию источников. Основное внимание уделено работам по изучению китайской экономической концепции «Один пояс – один путь». С момента объявления в 2013 году концепции «Один пояс – один путь» данная тема постепенно всё более и более привлекает широкие российские научные круги. Провели детальный анализ Китайской торгово-экономической концепции следующие русские ученые, такие как, Ларин А. Г. [47],[48], Лебедева Н.Б.[50], Лукин А. В.[56][57], Лузянин С. Г.[55], в работах которых рассматриваются основные цели, содержания, принципы и методы реализации «Один пояс – один путь», исследованы перспективы китайско-российского сотрудничества в реализации проекта. Данные работы помогли сделать глубокий анализ характеристики китайского проекта. Европейский вектор исследования использовал источники наиболее близкие к направлению обучения - направленные на Средиземноморский вектор наблюдений.

Методология и методы исследования продиктованы спецификой изучаемой проблемы. В работе применялись такие общенаучные и междисциплинарные методы, как:

- метод институционального анализа оказался полезен при определении ОПОП как инструмента политически-экономического лоббирования интересов КНР в регионах Европы, Азии и Африки.

- метод системного анализа способствовал выявлению геополитических факторов усиления влияния Китая в рамках реализации инфраструктурных проектов.

- метод сравнительного анализа был использован при оценке основных интересов России в регионах мира,

- прогностический метод при исследовании перспектив развития отношений Российской Федерации с ЕС, США и КНР.

В итоге большая часть работы построена на основе системного анализа, который позволил определить место России в экономических проектах с помощью комплексного анализа собранных материалов. Для выяснения российского подхода к сопряжению с проектами поиска оптимальных решений взаимной интеграции применен метод контент-анализа. Метод системного анализа также использован в работе, посвященной исследованию практических шагов и существующих проблем сотрудничества России с ЕС, США и КНР в рамках проектов торгово-экономической и магистрально-инфраструктурной направленности. Также применяется прогностический метод при исследовании перспектив развития сотрудничества в России и за её пределами, в регионе Большого Средиземноморья, на территории Крыма и Севастополя. При формулировании окончательных выводов исследования применен синергетический метод, который способствует более качественному осмыслению проанализированного материала. В работе исследовано политическое измерение взаимоотношений России и трёх ведущих экономических лидеров.

Научная новизна исследования. Результаты, полученные в ходе исследования, позволили автору сделать выводы о перспективных направлениях взаимодействия России по сопряжению с инфраструктурой ведущих экономических проектов ЕС, США и КНР.

В результате проведенного анализа были разработаны основные направления российского взаимодействия в рамках экономических проектов. Представлены авторские концепции проектных решений по развитию магистральной инфраструктуры.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в создании дискуссии по направлениям дальнейшего постсанкционного развития Крымского полуострова, включая развитие горда Севастополя как узлового

центра Азово-Черноморского бассейна и Большого Средиземноморья в целом. Создаёт перспективы развития России не в угоду иностранным проектам экономического развития, а на основе взаимной торгово-экономической интеграции на основе сопряжения транспортной и энергетической инфраструктуры.

Практическая значимость работы заключается в возможности применения предлагаемых проектных решений в реальных условиях в двусторонних и многосторонних форматах взаимодействия с иностранными экономическими проектами развития подводящей и транзитной инфраструктуры в России и за рубежом, исходя из национальных интересов Российской Федерации.

Апробация результатов исследования осуществлена в рамках всероссийского проекта «Моя страна – моя Россия» президентской платформы «Россия – страна возможностей» в 2020 году получением диплома финалиста конкурса сразу в двух номинациях (Приложение «Г»).

Презентации результатов исследований проходили на молодёжных форумах (Российско-Балканский Молодёжный Форум), в рамках участия в конкурсах аналитических работ по политологии и международным отношениям «INTELLECTUS», «Конкурс аналитических работ Макса Вебера», Международной ассоциации изобретателей Евразийского экономического союза 2021 года, на которых обсуждались основные положения магистерской диссертации, проводились доклады и выступления (Приложение «Д», «Е», «Ж»).

Структура работы. Магистерская диссертация состоит из введения, 3 разделов, заключения, списка источников и литературы, списка сокращений и условных обозначений, приложений.

Во Введении определена актуальность работы, объект и предмет исследования, цель, задачи, степень научной разработанности темы, методологическая основа, научная новизна, подчеркнута теоретическая и практическая значимость работы, осуществлена апробация результатов исследования и составлена структура работы.

В первом разделе дипломной работы подробно рассмотрен анализ экономических проектов ведущих экономик Мира. Особое внимание уделено КНР и проекту «Один пояс один путь», проектам трансатлантического торгового и инвестиционного (ТТИП) и транстихоокеанского партнёрства (ТТП), а также комплексу торгово-экономических и инфраструктурных проектов ЕС, как фактору сопряжения и с экономическими проектами США, КНР и с проектами сопредельных держав (включая стран – ассоциантов/партнёров).

Второй раздел включает обзор торгово-экономических отношений России со странами мирового экономического доминирования. В разделе представлены совместные проекты стран ЕС и России в транспорте и энергетике, реализованные проекты США и РФ, а также экономические проекты российско-китайского партнёрства. Рассмотрен современный уровень отношений между Россией и тремя основными игроками мировой экономики.

Третий раздел посвящен участию России в проектах КНР, США и ЕС. Подчёркнуты перспективы совместного развития и расширения проектов в регионе Большого Средиземноморья. Подчёркнуты перспективы Крыма. Изучен процесс сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС и других проектов российско-китайского сотрудничества. Выявлены риски для России в проектах ТТИП и ТТП, перспективы совместных проектов и взаимовыгодного сотрудничества. В завершение рассмотрено совмещение проектов, создание совместных проектов и перспективы взаимной экономической и инфраструктурной интеграции РФ с ЕС.

В заключении подведены итоги исследования, а также определены перспективы российско-европейского, российско-американского и российско-китайского сотрудничества в рамках экономических инициатив ЕС, США и КНР. Отдельно проработаны перспективы сопряжения экономических проектов стран через территорию Крыма и Севастополя. Предложены пути совмещения проектов с российской территорией и инфраструктурой, отечественными проектами экономического инфраструктурного развития.

Общий объём текста составляет 97 страниц.

Список литературы включает 113 наименований.

РАЗДЕЛ 1 АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ ВЕДУЩИХ ЭКОНОМИК МИРА

1.1 Комплекс торгово-экономических и инфраструктурных проектов ЕС как фактор сопряжения с экономическими проектами США, КНР и сопредельных держав (стран - ассоциантов\партнёров)

Европейский союз включил нормативно-ценностный контекст в процесс интеграции и сотрудничества со странами в союз не входящими, акцентируя внимание на приобщение к демократическому европейскому пути развития. В отличие от европейской позиции, российская сторона склонялась упрочению экономического партнерства на основе позиции свободной торговли без привязки к ценностным ориентирам. В то же время позиция ЕС при вхождении в объединение фактически сводится к требованию от стран-кандидатов минимизации торгово-экономического сотрудничества и отказа от традиционных торговых связей с Российской Федерацией.

Россия и ЕАЭС в целом выступают как связующие звенья Евразийского пространства между ЕС и КНР. В то же время данная стратегия требует формирования единой площадки равноправного диалога с Европейским союзом, Китайской Народной Республикой и остальными странами Евразийского пространства.[71] За исключением ООН и АСЕМ (Форум «Азия — Европа») подобных форматов взаимодействия не налажено до сих пор, что свидетельствует о конкуренции проектов и интеграционных объединений на пространстве Евразии, а также о наличии интересов внешних игроков.

В рамках волн расширения Европейского союза значительная часть стран Центральной Европы вошла в состав Союза. В то же время обострилась конкуренция за не вошедшие в состав ЕС страны, прежде всего за европейские страны СНГ. Данную конкуренцию отображают следующие факторы:

- планомерная политика продвижения и узурпации евроатлантическими институтами (в частности НАТО), роли ведущих сил интеграционных процессов на Европейском континенте вне зависимости границ и интересов иных стран;

- установка правовых норм политических институтов ЕС как незыблемых на территории всей Европы, даже на территории стран не входящих в ЕС.

- реализация Европейским союзом доктрины мягкой планомерной интеграции стран СНГ исключительно и безапелляционно на условиях ЕС.

Вплоть до 2014 года рассматривался концепт «Большой Европы» («интеграция интеграций»), согласно которому предполагалось создание Евразийского союза по модели сопряжённой с проектом ЕС. Конечной целью евразийской интеграции в этом ключе выступало последующее сопряжение с Европейским союзом в той либо иной форме, а также создание политико-экономического пространства от Атлантического до Тихого океанов.

Кризисы вокруг Украины 2004 и 2014 года фактически купировали процесс взаимной интеграции ЕАЭС и ЕС, став критически переломными в отношениях между объединениями, особенно по линии РФ-ЕС.

В то же время и зарубежные и отечественные эксперты указывают на комплекс объективных факторов (включенность в систему глобального экономического рынка, наличие транспортных и социальных коммуникаций), способствующих восстановлению отношений между Евразийским экономическим союзом и «единой Европой. [71].

1.2 США: Проекты трансатлантического торгового и инвестиционного (ТТИП) и транстихоокеанского партнёрства (ТПП)

Транстихоокеанское партнёрство[75] (ТПП; англ. Trans-Pacific Partnership, TPP) — преференциальное торговое соглашение между 12 странами Азиатско-Тихоокеанского региона, целью которого является снижение тарифных барьеров,

а также регулирование внутренних правил в странах-участницах в таких областях, как трудовое право, экология, интеллектуальная собственность и ряде других [36].

Не смотря на значительный объём достигаемой партнёрством доли мировой торговли (порядка 38-40%) и на лидерство по объёму совместного ВВП, рассматривается институциональное расширение объединения, с привлечением Индии и стран побережья индийского океана, но уже в рамках другой организации – Индо-Тихоокеанского партнёрства [75].

Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП) (англ. Transatlantic Trade and Investment Partnership) — представляет собой нереализованный проект соглашения о свободной торговле, которое планировали подписать США и Европейский Союз [10] в целях многостороннего экономического роста экономик обеих стран за счёт синергии, образующейся при взаимном исключении торговых барьеров и экономической либерализации на пространстве, аккумулирующем в себе треть мировой внешней торговли. Основные переговоры по ТТИП велись в 2013-2016 гг.

Результатом переговоров стал отказ потенциальных участников создавать партнёрство. Основная критика в отношении ТТИП заключалась в значительном росте влияния корпораций, фактически приравненным в результате подписания договора с экономической и процессуальной точки зрения к государствам. Тем самым подрывая внешнюю политику стран ЕС путём делегирования их полномочий фактически не только наднациональным органам в рамках ЕС, а и Третьим сторонам. Сама запутанность, секретность и не публичность договора вызывали обеспокоенность различных общественных кругов (профсоюзов, НКО и различных организаций, включая природоохранные и экологические.

Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС, англ. Asia-Pacific Economic Cooperation, АПЕС) — форум 21 экономики Азиатско-Тихоокеанского региона для сотрудничества в области региональной торговли и облегчения и либерализации капиталовложений. Целью АТЭС является повышение экономического роста, процветания в регионе и укрепление азиатско-тихоокеанского сообщества. В экономиках-участницах проживает около 40 %

мирового населения, на них приходится приблизительно 54 % ВВП и 44 % мировой торговли [89]. Попытка институализировать пространство АТЭС создав новую форму взаимодействия в виде ТТП пока-что оказалась замороженной. Смена политических приоритетов привела к возобновлению дискуссии о создании Индо-Тихоокеанского Партнёрства. При этом само охватываемое предполагаемой организацией пространство фактически повторяет границы стран проявлявших интерес к ТТП.

Наиболее интересную параллель можно провести между развитием американской политики в регионе АТР и военными устремлениями США. В частности, одно из командований вооружённых сил США имеет именно такое название - Индо-Тихоокеанское командование вооружённых сил США (англ. United States Indo-Pacific Command — USINDPACOM), что позволяет провести параллели между созданием партнёрства и наличием готового инструмента контроля над ситуацией в регионе в виде отдельного командования.

1.3 КНР и Проект «Один пояс один путь»

«Один пояс — один путь» (One Belt – One Road) — Инициированная Китаем международная концепция совершенствования существующих и создания новых торговых путей, транспортных и экономических коридоров, связывающих более 60 стран Европы, Азии и Африки. Способствующая развитию торговых отношений между входящими в проект государствами [15, с. 115].

Создание "Экономического пояса Шелкового пути" (далее «ЭПШП»), проекта ходящего в состав OBOR, инициировал председатель КНР Си Цзиньпин. Инициатива создания ЭПШП озвучена в ходе визита в Казахстан и Индонезию в 2013 году.

Стабильность экономического развития, процветание Китая и государств Центральной Азии, совместный рост могущества озвучены как основные стратегические цели создания и реализации проекта.

Председателем КНР отмечена необходимость всестороннего укрепления взаимодействия стран в практической плоскости, перевод преимуществ политического диалога, географических особенностей и взаимно дополняемых экономик в преимущества взаимного сотрудничества, планомерного роста, единства интересов для выгоды и выигрыша каждого участника.

Китайским лидером было предложено пять мер для формирования ЭПШП новыми моделями сотрудничества в Евразийском пространстве, такими как: координация в политике, торговая либерализация, свобода передвижения капиталов и налаживание взаимопонимания между народами.

Проект "Морского Шелкового пути XXI века" (МШП) первоначально был предложен Главой Китая странам-членам АСЕАН в ходе визита в Юго-Восточную Азию.

Позднее сухопутная и морская инициативы — ЭПШП и МШП — вошли в общую стратегическую концепцию КНР «Один пояс — один путь» (OBOR).

Концепция OBOR стала ключевым направлением внешнеэкономического и внешнеполитического курса КНР.

Индия, видя нарастание роли Китая в регионе своего геополитического влияния приняла меры экономического характера по созданию новых экономических проектов, где ведущая роль отводилась Индии и индийскому товарообороту, такие как «Муссон», «Дороги специй», «Сагар Мала», «Хлопковые пути» и пр. [50].

Наиболее обширно данная тема была рассмотрена в работе Лебедевой Н.Б. «Китайские инициативы ЭПШП и МШП vs индийские проекты “Mausam”, “Spice Road”, “Sagar mala” и “cotton routes”» [50].

Соперничество экономических проектов Индии и Китая приводит к созданию напряжённости, включая возобновление Кашмирской и Индо-пакистанской напряжённости, вопроса пересмотра границ и территориальной целостности.

Контрмеры Индии несут и риски ускоренной интеграции страны в американский проект Индо-Тихоокеанского партнёрства, явно имеющего анти-

китайский оттенок и фактически продвигаемого как доктрина США в регионах реализации МШП.

Не смотря на очевидные риски, активизация Индии на треке экономического развития в рамках всего окружающего пространства Индийского океана, несёт в себе и позитивны стороны.

Тем не менее, рост конкуренции между Индией и Китаем при недопущении перехода к борьбе с нулевой суммой будет приносить обеим сторонам плоды экономического роста, стимулирования экономик. Для соседей обеих стран появится возможность развиваться сразу за счёт интересов обеих держав, а также стран привлекаемых Индией и Китаем в экономические союзники, через те же объединения ИТП. В этой связи для России риски данного противостояния могут более негативный оттенок.

Во-первых, оба государства образуют с Россией объединение РИК, как основу стабильности в Азии. Во-вторых, членство Китая, Индии и Россией в БРИКС. И здесь риски раскола между двумя крупнейшими по населению государствами объединения и Мира несут явные угрозы эффективности совместной деятельности.

При этом одним из ключевых элементов привлечения Индии на свою сторону в геополитической борьбе на просторах индо-тихоокеанского пространства, являются перспективы членства Индии в СБ ООН в статусе постоянного члена обладающего правом вето. Что несёт автоматически рост напряжённости на границе с Пакистаном. Членство Индии в СБ ООН в краткосрочной перспективе видится как основной инструмент перетягивания Индии в ИТП.

При продвижении интересов Китая за рубежом, большое влияние оказывает многочисленная китайская диаспора. Во ряде стран мира, особенно АТР, и в особенности ЮВА, наличие китайской диаспоры может прямо либо косвенно оказывать влияние в пользу сохранения и преумножения сотрудничества с Китаем. При этом многое зависит от того, в какой период совершалась миграция и каких взглядов привержены мигранты.

Одним из ключевых стран расположения китайской диаспоры являются Таиланд и Сингапур. Оба государства расположены на пересечении морских путей из Тихого в Индийский океан, и наличие в них значительной китайской диаспоры создаёт предпосылки более лояльного отношения к продвижению Китаем своих интересов в регионе ЮВА.

Сингапур расположен напротив одной из самых оживлённых транспортных артерий мира – Малаккского пролива, являясь ключевым узловым центром МШП.

Таиланд также в ближайшей перспективе может стать узловым центром не только сухопутных транспортных потоков, а и морских. Связано это с реализацией Китаем, в рамках инициативы МШП проекта по сооружению канала через Малаккский полуостров, связующего океаны по ещё более короткому пути, а главное – менее подконтрольному внешнему влиянию, прежде всего влиянию США.

Значительная многомиллионная диаспора присутствует и на Филиппинах, в Индонезии. На Филиппинах сохраняется значительное влияние США, не смотря на активное развитие АСЕАН. В Индонезии, не смотря на осязаемое число китайского населения, значительного влияния китайская диаспора не имеет. Связано это с тем, что численность населения Индонезии велика, выходцы из Китая селятся только в нескольких крупнейших городах и не вмешиваются во внутренние дела крупнейшей по населению исламской страны. Китайская диаспора есть и во Вьетнаме, в Мьянме, в основном в приграничных с Китаем регионах. Любой приграничный конфликт напрямую отразится на положении китайского населения у границы. Противоположное влияние китайская диаспора оказывает через Тайвань.

Непрекращающийся конфликт и территориальный спор между КНР и непризнанной Китайской Республикой (КР) продолжает нести угрозы военного конфликта и зачастую используется США как инструмент давления на КНР. [53]

Детальный анализ влияния проектов ОПОП в регионах ЮВА и ЮА приведён в научной статье Лебедевой Н.Б. «Оборонная сторона Китайского проекта ОПОП на примере ЮВА и ЮА (Политико-стратегические, социально-экономические,

экологические аспекты)[50], описывающий реакцию властей и общества в странах обеих регионов на стремительную реализацию экономической политики КНР на их территории, приводящий иногда к отторжению ввиду пренебрежения различными устоявшимися в регионе нормами политики и экономики, а также экстенсивной хозяйственной деятельностью в отношении экологии стран.

Как итог – открытый либо косвенный бойкот Индией как отдельных проектов ОПОП, так и проектов ЭПШП и МШП в целом. Ряд направлений развития ОПОП приводят к нарастанию напряжённости. Проекты в Юго-Восточной Азии напрямую увязывают со спорами за распределение акватории Южно-Китайского моря между странами им омываемыми. Особенно сильно сталкиваются территориальные интересы Китая и Вьетнама, Китая и Филиппин. Сложность реализации проекта ОПОП оказывается напрямую связанной с процессами территориальной целостности и демаркации границ между странами.

В регионе Индийского океана проект напрямую пересекается с зоной влияния Индии. Попытки создать в Индийском океане китайское «жемчужное ожерелье»[87] на фоне развития сотрудничества между Китаем и Пакистаном вызывают особенную озабоченность Индийской стороны [51]. Усиление роли Китая в регионе Индийского океана, влечёт продвижение американской стороной новых элементов распространения ренессанса глобального лидерства США при помощи выдвигаемой стратегии Индо-Тихоокеанского партнёрства (ИТР) [52]. Контр-китайская стратегия ИТР [53], является одним из вариантов усиления США в регионе Индийского океана, а главное – недопущения безоговорочного закрепления в регионе Китая и реализации прокитайской политики [50].

Под иным углом развивается проект ОПОП в Средней Азии. Ситуация довольно двойственная. С одной стороны, в большинстве стран региона мощная вертикаль власти, не желающая свою власть ущемлять, с другой - мощнейшие экономические преимущества и приток колоссальных для экономик региона китайских капиталов в экономику стран. Вне зависимости от структуры власти, заинтересованность в китайских инвестициях при невмешательстве во внутренние дела стран огромна, даже среди стран с ярко выраженной клановой иерархией.

Продвижение проекта на запад в ЕС, через страны Восточной Европы, вызывает затруднения ввиду односторонности данного движения. Основные шаги по сближению и развитию предпринимает Китай при почти статичной реакции ЕС, а также мощной антипатии США к сближению экономик ЕС и КНР. Приводя к торможению развития в том числе и проектов, направленных на участие России в ОПОП. Значительную часть процессов взаимного сближения заморозила пандемия коронавируса и открытое американо-китайское торговое противостояние.

Расширение ОПОП в глобальную интеграционную структуру рассмотрено Носовым М.Г. в работе «ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта «Один пояс – один путь», включая расширение ОПОП на страны, не входящие в границы Евразийского континента. [74]

Проект ОПОП, как ведущий инструмент «мягкой силы» Китая, ввиду экономической заинтересованности его участников в стабильности экономических маршрутов несёт значительную созидательную роль в разрешении глобальных дисбалансов и противоречий между странами, прежде всего несущими не экономический оттенок. В то же время, для нивелирования интересов Китая в том либо ином регионе, на смену разрешённым противоречиям возникают новые, возобновляются замороженные конфликты. Связано это с ростом новых и альтернативных центров силы, стремительный рост которых создаёт дисбаланс с регионами не получившими столь стремительный рост.

Также и в отношении ТНК, ранее контролировавших тот либо иной регион, отрасли целых стран. Появление новых игроков, как Китайских, так и возникших в странах ОПОП, создают конкуренцию интересам как ТНК, так и отдельных государств.

Одним из инструментов снижения подобных дисбалансов является создание валютно-финансовых инструментов исключая политическую составляющую[54].

Ареной столкновения экономических интересов сразу трёх мощнейших экономик - Китая, Европы и США – стала Африка. Африканский континент,

представляет собой как кладовую ресурсов, так и перспективный рынок сбыта. Низкий уровень экономического развития даёт перспективы получения значительных прибылей при достижении высоких темпов перехода в современный технологический уклад. Значительная часть стран имеет сырьевую экономику и ориентирована на экспорт. Китай, развивая инфраструктуру и экономику стран региона, прежде всего ориентирован на получения в дальнейшем одного из крупнейших рынков сбыта. Темпы роста населения в Африке остаются наиболее высокими в современном Мире. Поэтому рост числа потребителей сохранится и далее. Поэтому Китай, в противовес другим странам, ориентирован не только на сырьевую составляющую Африки, и не стремится вывезти богатства как можно дальше, создавая только инфраструктуру на обеспечения сырьевого экспорта, а создаёт внутреннюю инфраструктуру для внутреннего потребления и развития, с первостепенной ориентацией на потребности реализации проекта ОПОП.

Мощное влияние африканского населения показали и процессы миграционного кризиса в Европе. В этой связи, в развитии Африки должны быть заинтересованы и сами ЕС. При этом вложения в экономику стран региона из Европы в основном локализованы в африканских государствах, являвшихся ранее колониями европейских стран. С этой стороны у Китая есть ряд преимуществ, к которому можно отнести и отсутствие постколониальных интересов, потребности в заглаживании вины перед прежними колониями, возможность развивать сырьевые направления без угроз обвинения в попытках возродить колониальные нравы. Политика Китая несёт акцент на обоюдное развитие. Во многом схожий подход был у СССР, развивавшей экономику Африканских стран как самостоятельных игроков, однако в отличии от современного Китая, развитие шло односторонним, как экономическая помощь. Схожая позиция в отношении африканских стран и у Российской Федерации. При этом проектов напрямую связанных с развитием самой России прослеживается не так много. Особенно стоит отметить проект промзоны Суэцкого канала, активную роль в котором играет российская сторона[68].

РАЗДЕЛ 2 ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ КРУПНЕЙШИМИ МИРОВЫМИ ЭКОНОМИКАМИ (ЕС, США И КНР)

2.1 Совместные проекты стран ЕС и России в транспорте и энергетике

Российская Федерация со времён завершения периода СССР ориентирована на развитие тесного всестороннего сотрудничества с Европейским союзом. Российская сторона выступает на основе принципов равноправия, акцентирует внимание на наличии взаимной выгоды от сотрудничества и стремиться к паритетному уважению интересов друг друга.

ЕС имеет самую протяжённую границу именно с Россией. После расширения Союза в 2004, 2007 и в 2013 годах, РФ и ЕС значительно увеличили протяжённость общей границы, что создаёт перспективы к развитию совместных торгово-экономических, энергетических и транспортно-логистических проектов.

Вместе с тем, даже в условиях взаимных санкций Россия нацелена на продолжение сотрудничества с ЕС. Россию и ЕС связывают интенсивные торгово-экономические отношения. В 2018 г. доля ЕС составила порядка 43% от общего объема российской внешней торговли. В то же время Россия является четвертым по значимости торговым партнером ЕС [41].

Максимальное значение взаимной торговли России и Евросоюза пришлось на «докризисный» 2013 г. – 417,7 млрд \$. В 2014-2016 гг. наблюдалось существенное сокращение товарооборота (2014 г. - до 377 млрд \$, 2015 г. – до 235,8 млрд долл. США, 2016 г. – до 200,5 млрд \$). С начала 2017 г. эта тенденция постепенно меняется. Товарооборот России и ЕС в 2018 г. составил 294,2 млрд \$ [33], увеличившись на 19,3% по сравнению с 2017 г. При этом экспорт в ЕС составил 204,9 млрд \$ (рост на 28,3%), импорт – 89,3 млрд \$ (рост на 2,7%) [3].

С 1997 года между Россией и Евросоюзом действует "Соглашение о партнерстве и сотрудничестве [41] по налаживанию партнерских отношений (УПСП)" (англ. Agreement on Partnership and Cooperation Establishing a Partnership / Partnership and Cooperation Agreement Establishing a Partnership (APCEP)).

Продолжают действовать «дорожные карты» по формированию четырех общих пространств «Россия-ЕС»: экономического; свободы, безопасности и правосудия; внешней безопасности; науки и образования, включая культурные аспекты [3]. Действие их на сегодняшний момент приобретает скорее формальный вид. Утверждение «Дорожных карт» проходило в ходе саммита «Россия-ЕС» 10 мая 2005 г. в Москве (до расширений 2007 и 2013 годов). На практике сторона ЕС уклоняется от проведения встреч в предназначенных для реализации «дорожных карт» форматах. Подобная ситуация ведёт к полному застою в работе по созданию общеевропейского экономического и гуманитарного пространства. Российская сторона исходит из того, что при возобновлении действующих соглашений и подписании новых соглашение будет обеспечена более прочная правовая основа отношений России и ЕС, зафиксирована общая приверженность базовым принципам межгосударственных отношений и взаимодействию на более высоком уровне партнерства [41]. Отношения Россия – ЕС переживают отнюдь не простые времена. Своими действиями накануне и в ходе украинского кризиса Европейский союз поставил под вопрос свою репутацию надежного партнера России. Не смотря на это, сами ЕС позиционируют свои действия как заведомо верные и не подлежащие осуждению и обсуждению. Серьезный удар по отношениям был нанесен односторонними санкционными решениями Европейского союза, которые сам Евросоюз считает ответом на действия России в Крыму и в ходе украинской «революции достоинства» и последующих событий в 2014 году[34]. Принятые в ущерб обоюдным экономическим интересам действия ЕС подтвердила сохранение конфронтационных стереотипов времен «холодной войны». Украинский кризис продемонстрировал необходимость в выработке алгоритма взаимоотношений России и ЕС который обеспечил бы подлинный учет интересов сторон и расположенных в регионе стран, явился бы не источником раздражителей, а инструментом углубления и расширения нашего взаимодействия. Однако в данный период развития российско-европейских отношений возможность создания подобного алгоритма стремится к минимально возможным значениям.

Различие мнений России и ЕС в отношении осуществляемой Евросоюзом инициативы «Восточное партнерство», односторонний характер которой в значительной мере обусловил нарастание напряжённости, в ближайшей перспективе не может быть нивелировано ввиду полного удовлетворения данной инициативой евроатлантических устремлений стран НАТО, входящих в объединённую Европу. А также ввиду не скрываемой антироссийской позиции.

В этом контексте многое зависит от готовности ЕС к проведению реального содержательного диалога по проблематике сопряжения процессов европейской и евразийской интеграций, а также наличию у ЕС субъектности в данных вопросах.

Наиболее крупные проекты российско-европейского сотрудничества на данный момент находятся в энергетической сфере. Реализованные проекты газопроводов «Северный поток – 1», «OPAL», «Ямал-Европа-2», АЭС «Пакш». Реализуемый проект газопровода «Северный поток – 2» и АЭС «Пакш-2», а также не реализованные проекты газопровода «Южный поток», АЭС «Козлодуй» и АЭС «Белене». При этом крупнейшие не реализованные и остановленные проекты были остановлены болгарской стороной под давлением ЕС и США.

2.2 США и РФ. Реализованные проекты и современные отношения

С точки зрения обеспечения глобальной безопасности и стабильности Российско-американские отношения рассматриваются как системообразующие. В период биполярной системы СССР и США создавали глобальную безопасность за счёт паритета своих ядерных и военных потенциалов. По истечении периода глобальной стабильной биполярной напряжённости наступил период однополярного главенства США и их диктата в экономической и военно-политической составляющей международных отношений.

Тем не менее, активной взаимной интеграции экономик России и США не произошло. В 90-е годы XX века проходил процесс реализации крупных

совместных проектов, но в то же время не имеющих глобальный мировой характер.

В 2000-х, США, несмотря на проблемы в политической сфере, являлся одним из крупных торговых партнёров России. В 2005 году двусторонний товарооборот достиг 19,2 млрд долларов, при этом российский экспорт составил 15,3 млрд. \$, а импорт США — 3,9 млрд. \$. В 2005 году поставки в США российской нефти и нефтепродуктов достигли уровня 466 тыс. баррелей в день. В середине 2000-х годов США занимали 6 место (8,3 млрд. \$) по объёму накопленных иностранных инвестиций в России (6,5 % от общего объёма), причём примерно половина американских прямых инвестиций была вложена в ТЭК. Реализованные проекты в основном создавались в сырьёвом энергетическом секторе. Прежде всего нефти и газодобыче. Примерами таких проектов является совместная нефтегазодобыча на острове Сахалин в рамках «Сахалин-1» и Каспийский трубопроводный консорциум (КТК). На непроизводственную сферу приходилась четверть прямых инвестиций США, направляемых в первую очередь в банковскую и страховую деятельность, а также в сферу информационных услуг. Прямые российские инвестиции в американскую экономику на тот период превышали 1 млрд \$. В США работали российские компании «Лукойл», «Норильский никель» (завод по производству платиноидов), «Северсталь» (компания по производству стали), «ЕвразГруп» (завод по производству ванадия), «Интеррос» (водородная энергетика) и некоторые другие [12, с. 125]. Имело место развитие сотрудничества в высокотехнологических сферах, инновационной деятельности, информатике и информатизации. В частности, было создан российско-американский Инновационный совет по высоким технологиям. Работал также межправительственный комитет по науке и технике. На протяжении многих лет активно взаимодействовали с российскими предприятиями в рамках проектов по МКС и космическим запускам, производству авиадвигателей ведущие компании аэрокосмической отрасли США: «Боинг», «Локхид Мартин», «Пратт энд Уитни» и другие. Проявлялся значительный интерес американской стороны к развитию торгово-экономического сотрудничества с регионами. Например, «российско-

американское тихоокеанское партнёрство» объединило представителей бизнеса, науки, общественных кругов, федеральных и региональных властей Дальнего Востока России и Западного побережья США.

В то же время уже после марта 2014 года администрация США стала инициатором введения санкций по международной изоляции России в ответ на подписание Договора между Российской Федерацией и Республикой Крым о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов [20].

В результате 3 октября 2014 года США исключили Россию из списка развивающихся стран и из Генеральной системы торговых преференций. С этого момента российские товары импортируемые из США стали облагаться налогами на общий условиях. В декабре 2014 года были введены экономические санкции против Крыма, а с 2016 года США начали применять в отношении России секторальные санкции против предприятий нефтегазовой, горнодобывающей отраслей, металлургии и энергетики, железнодорожного транспорта и финансового сектора. Несмотря на возникшие в отношениях двух стран сложности, сохраняется положительная динамика российско-американской торговли. В 2017 - 2018 гг. товарооборот продемонстрировал увеличение с 20 млрд. до 25 млрд. долларов США.

Деятельность «Делового консультативного совета» из числа «капитанов» частного бизнеса США и России, создание которого анонсировалось главами государств на саммите в Хельсинки, так и не получило подтверждения. А после смены руководящей команды американской администрации и вовсе канула в Лету.

2.3 Экономические проекты российско-китайского партнёрства

Современные российско-китайские отношения определяются на официальном уровне обеими государствами как отношения всеобъемлющего партнерства и

стратегического взаимодействия. Основные принципы взаимодействия отражены в Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой от 16 июля 2001 г.[21] Более 300 межправительственных договоров и соглашений охватывают практически все области сотрудничества между странами. Приоритетом внешней политики и России и Китая является углубление взаимных отношений. Этот курс носит устойчивый и долгосрочный характер, отвечает взаимным задачам укрепления добрососедства и обеспечения развития государств.

Китайско-российское взаимодействие на современном этапе характеризуется широким спектром областей сотрудничества. Интенсивные контакты на высшем уровне, торгово-экономические связи и гуманитарное взаимодействие, сотрудничество на международном уровне, в том числе в СБ ООН и совместное участие в международных организациях (ШОС, БРИКС) и др. элементы двусторонних отношений стали доброй традицией.

КНР – ключевой партнер Российской Федерации на мировой политической арене. Близки и зачастую совпадают и подходы обеих стран к принципиальным вопросам современного миропорядка, к ключевым международным проблемам, конфликтологии и мирному урегулированию.

На КНР в 2012 году пришлось 10,1 % всего российского внешнеторгового товарооборота[19, с. 131]. Доля России во внешней торговле Поднебесной составила 2,3 % товарооборота Китая (9-е место после США, Гонконга, Японии, Южной Кореи, Тайваня, Германии, Австралии, Малайзии). За 2014 год товарооборот между двумя странами составил 88,4 млрд. долл. США [16, с. 108] За 2017 год он вырос на 20,8 %, а за 2018 год — на 27,1 % и превысил 100 миллиардный рубеж, составив 107 млрд. долл. США [17, с. 129]. По данным российской статистики, в 2019 г. двусторонний товарооборот достиг 110,9 млрд долл. США (+2,5%), в том числе экспорт России в КНР – 56,8 млрд долл. (+1,4%), импорт из Китая – 54,1 млрд долл. (+3,6%). В первом полугодии 2020 г. данные показатели составили соответственно 49,15 долл. (-5,6%), 28,22 млрд долл. (-5,3%) и 20,93 млрд долл. (-6%).

В последние годы отношения Китая и России отмечены поступательным развитием двустороннего партнерства, которое приобретает всеобъемлющий характер. По заявлениям официальных лиц, отношения Китая и России находятся на самом высоком в истории уровне, и по-прежнему сохраняется значительный потенциал продвижения практического сотрудничества в широком спектре областей. Актуальными задачами остаются выработка долгосрочного стратегического видения основ мирового развития, формулирование общих концептуальных позиций в различных регионах и разработка совместных инициатив в области безопасности. Общие усилия двух держав вносят позитивный вклад в решение проблем безопасности и развития в Афганистане, на Ближнем Востоке, в Африке, на Корейском полуострове и в других регионах. Приоритетным для России и Китая выступает сотрудничество на площадках Шанхайской организации сотрудничества и БРИКС [18, с. 130].

Торгово-экономическое сотрудничество: взаимная торговля в 2019 году выросла на 3,4%, достигнув рекордного показателя в 110,9 млрд. долл. США. Усовершенствовалась и структура российско-китайского товарооборота. Увеличились поставки сельхоз продукции из России в Китай. Повышается доля расчетов в национальных валютах.

2020-2021 гг. объявлены Годом российско-китайского научно-технического и инновационного сотрудничества. В рамках этого масштабного межгосударственного проекта планируется организовать более тысячи мероприятий – конференций, выставок, форумов, конкурсов совместных научно-исследовательских проектов и образовательных семинаров. Церемония открытия Годов состоялась 28 августа 2020 г. в формате телемоста. Санкции Запада против России стимулируют рост торгового оборота между Россией и Китаем, расширению сотрудничества и построению транспортной Российско-Китайской инфраструктуры. По заявлению заместителя Министра иностранных дел РФ Александра Панкина: «Санкции против России привели к естественному высвобождению значительного числа ниш на российском рынке к большой радости Китая, а теперь уже и России. Это позволило нам создать новые торговые и логистические маршруты, новые инвестиционные возможности» [31].

Основные, наиболее крупные проекты инфраструктурного и торгового сотрудничества России и Китая находятся в плоскости Энергетики:

- 1) магистральный газопровод Сила Сибири [90]
- 2) планируемый «Союз Восток» (преобразованный проект «Алтай» проходящий по маршруту Россия-Монголия-Китай) [5]
- 3) ВСТО (трубопроводная система «Восточная Сибирь — Тихий океан», ВСТО) — нефтепроводная система, проходящая от г. Тайшет (Иркутская область) до нефтеналивного порта Козьмино в заливе Находка. ВСТО соединяет месторождения Сибири с рынками АТР. Ответвление на Китай в районе Сковородино позволяет осуществлять экспорт до 20 млн т в год [81].
- 4) Создание совместного предприятия в Китае для строительства АЗС и нефтеперерабатывающего завода годовой мощностью 10 млн тонн. Государственная китайская нефтяная компания CNPC также выражала желание приобрести миноритарный пакет акций российской госкомпании «Роснефть» (согласно договорённостям 2006 года).
- 5) Проект поставки до 60 млрд кВт·ч электроэнергии из России в Китай (согласно договорённостям 2006 года).
- 6) Тяньваньская АЭС — соглашение о строительстве заключено в 1997 году, а в 2004 и 2005 годах сданы в эксплуатацию два агрегата.
- 7) 22 марта 2013 г. в Москве, в ходе первого зарубежного визита Председателя КНР Си Цзиньпина было подписано «Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве в строительстве и эксплуатации Тяньцзиньского нефтеперерабатывающего и нефтехимического завода и проектах в сфере разведки и добычи нефти». Мощность Тяньцзиньского НПЗ по первичной переработке нефти должна составить 16 млн т в год, а глубина переработки — более 95%. Проект предусматривает также создание розничной сети. В связи с коренным изменением ситуации на рынке нефтепродуктов КНР в настоящее время партнерами проводится переработка конфигурации и ТЭО Тяньцзиньского проекта. [81]

РАЗДЕЛ 3 УЧАСТИЕ РОССИИ В ПРОЕКТАХ КНР, США и ЕС

3.1 Совмещение проектов. Создание совместных проектов и перспективы взаимной экономической и инфраструктурной интеграции РФ и ЕС

В октябре 2010 года на российско-германско-французском саммите в Довиле был согласован план действий, по которому через 10—15 лет Россия и Евросоюз могли бы представлять собой единое экономическое пространство — без виз и с общей системой безопасности [6]. 25 ноября 2010 года в статье для немецкой газеты *Süddeutsche Zeitung* премьер-министр России Владимир Путин предлагал ЕС создать экономический альянс на всей территории от Владивостока до Лиссабона [73].

3.1.1 Инициативы российско-европейского направления экономического сотрудничества

Целью является рост участия России в при увеличении грузопотоков движущихся транзитом в Северную Европу и наоборот из Северной Европы, прежде всего в Азию.

Задач несколько:

- Развитие СМП и повышению его эффективности.
- Развитие и Расширение Транспортной Сети.
- Создание новых транспортных коридоров в рамках СМП.
- Способствование разработке комплексного проекта развития Северного Морского Пути.

Мурманск: Развитие Транспортного Коридора Европа-Азия в рамках СМП.

РФ-Норвегия: Для разгрузки в РФ и уже после разгрузки - в Норвегии возможен вариант строительства автодороги Киркинес – Никел/Заполярный – Мурманск, что позволило бы в значительной степени расширить объёмы грузопотока из Норвегии. Также возможен и вариант ж\д с русской колеёй 1524 мм или комбинированным полотном по аналогичному маршруту.

РФ-Финляндия: Значительное сокращение пути в направлении из РФ и Азии в Европу через Скандинавские страны может быть обеспечено достройкой небольших участков автотрасс прежде всего это касается контейнерный перевозок. Возможные новые участки автодорог: Ивало-Раякоски; Леикса-Реболу; Хириинсалми-Калевала. Кеплоселька-Кемиярви-Кандалакша является наиболее благоприятным вариантом ж\д сообщения между странами.

Развитие Мурманского порта и СМП - Европейское направление развития. С целью развития европейского направления СМП через Мурманский порт можно построить участок ж\д Кеплоселька-Кандалакша для сокращения пути движения грузов из Скандинавии, Германии и Северной Европы до СМП. Что с большой вероятностью упростит логистику перевозок, так как Кандалакша имеет свой порт, это позволит во осенне-летний период вывозить грузы не только через Мурманск, а и через Белое море; позволит обеспечить загрузку всего порта Кандалакша транзитными грузами с обеих направлений; значительно расширит грузопоток со Швецией, Данией, Германией и вероятно с Норвегией. Вероятно, упрощение и удешевление доставки грузов и из Нидерландов, Бельгии, Франции и даже Великобритании. Параллельно – строительство автодороги. Железную же дорогу целесообразно строить с российской колеёй. Россия фактически получит выход в Ботнический залив для своих грузов и транзитных грузов из Азии.

Финляндия же фактически займёт часть ниши в СМП аналогичной нише Латвийского Вентспилса для грузопотоков РФ. Скорее всего в меньших объёмах, но тоже значительных. Преимущества для Финляндии также в том, что данный маршрут развития Арктического "Шёлкового пути" позволит ей получить выгоды от транзита товаров всей Северной Европы, создавая возможность сокращения пути движения грузов из порта Архангельска в Швецию\Норвегию (и далее) и в обратном направлении.

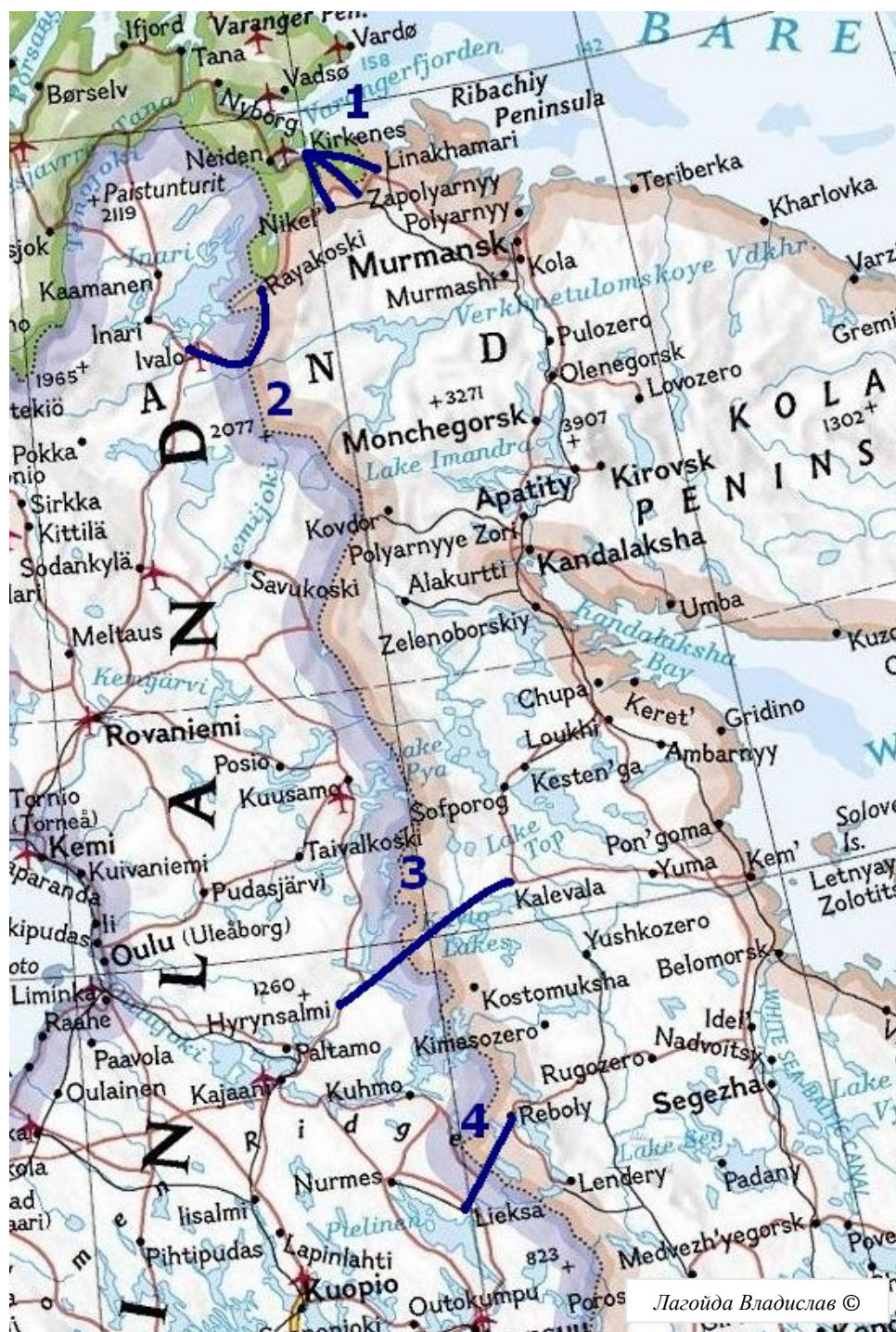


Рисунок 1. Развитие Автомобильного Сообщения (участки 1-4 на карте).

Беломорск-Оулу. Беломорск, при соединении с Оулу прямым железнодорожным сообщением, создаст перспективы постройки транспортного терминала (логистического центра), что позволило бы России получить дублирующий запасной порт на Белом море, используемый параллельно строительству маршрута Кеплоселька-Кандалакша.

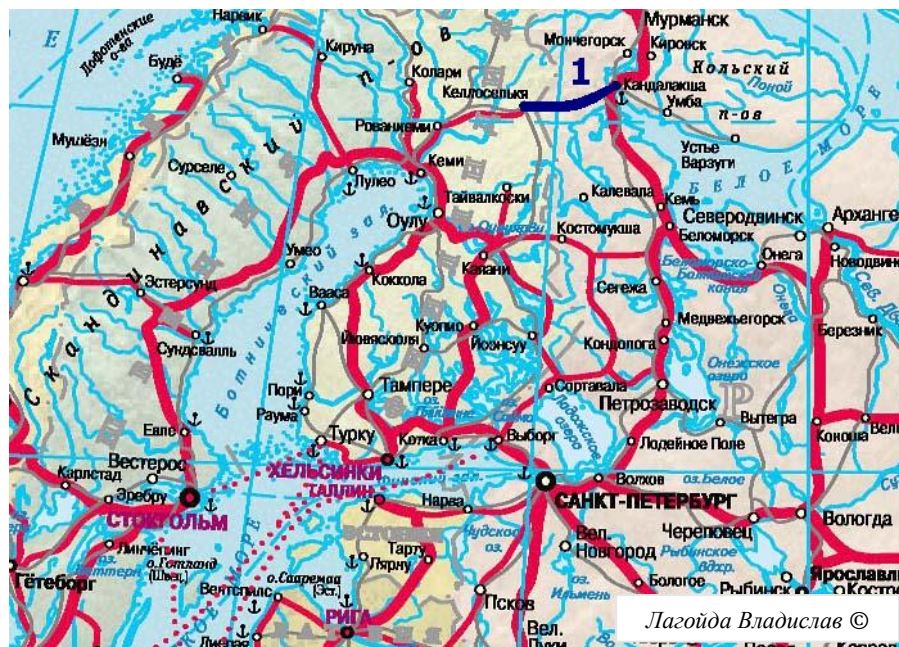


Рисунок 2. Развитие Железнодорожного Сообщения (участок №1 на карте).

СМП. Турецкий маршрут. За счёт использования Беломорканала и канала Волга-дон СМП может быть продлён вплоть до Стамбула и Средиземноморья, Суэцкого Канала и вод Индийского Океана. Наличие у РФ Керченского пролива позволяет перевести весь маршрут в проходящий по одной государственной и таможенной территории.

Инициативы турецкого руководства по созданию ЗСТ с ТС создадут предпосылки по превращению Турции в страну транзитёра Китайский товаров и товаров стран АТР идущих через одну единую таможенную зону. А также, фактически привело бы ко входу пространства Босфора и Дарданелл в таможенное пространство ТС, и СМП беспрепятственно сможет продлиться вплоть до Средиземноморья как единый путь, идущий по общей таможенной зоне. При вхождении Турции в ЗСТ ТС преимущества получит и Казахстан с Киргизией, которые смогут через Волга-Дон, жд и российские порты перевозить товары в Турцию на реализацию и для свободного транзита. При этом пригодится развитие жд переправ между российскими (Кубани и Крыма) и турецкими портами (Черноморского побережья).

3.1.2 Совместное развитие экономических проектов России и ЕС в разрезе Большого Средиземноморья и транспортно-логистических перспективах Крыма и Севастополя в проектах ЭПШП и ЕАЭС

Евразийские проекты перспективны для сопряжения с Крымом и Севастополем. Крым и Севастополь находятся на стыке большинства создаваемых и реализованных проектов развития евразийских транспортных коридоров и значительной части топливно-энергетических маршрутов. Не смотря на это, Крым не задействован в большинстве из них. Именно на выявление перспективных точек сопряжения евразийских и средиземноморских инфраструктурных проектов нацелен дипломный проект автора. Рассмотрим основные проекты в сферах транспорта и энергетики на паневразийском пространстве имеющие перспективы сопряжения с Крымом и Севастополем.

Крымский Транзит. Сухопутные транспортные коридоры по территории Крымского полуострова направленные на обеспечение транзита грузов различного типа можно условно поделить на две категории. Первая, обеспечивает грузооборот портов полуострова, формирует базу для погрузки и выгрузки. Вторая, обеспечивает транзит грузов через полуостров по суше.

В первом случае маршруты по суше являются конечными и их продление обеспечивается за счёт комбинированной схемы движения, с перегрузкой на различные виды водного транспорта. Включая контейнеровозы, сухогрузы, танкеры, ж\д паромы и пр.

Вторая категория обеспечит наименьшую протяжённость транзита из Кавказа в Центральную и Западную Европу, включая транзит через территорию Украины и Северного Причерноморья в целом.

Преимущества и положительные стороны Крымского транзита в рамках Евразийских транспортных проектов:

- 1) Через Российскую Федерацию: Транзит в границах одного государства; Отсутствие пограничного контроля; Одна таможенная зона; Единая ширина железнодорожной колеи (1520 мм); Обход зон военных конфликтов.

2) Через страны Евразийского союза: Транзит в границах одного таможенного союза; Транзит в границах одного экономического пространства; Единые таможенные правила.

Общие положительные стороны при выборе крымского транзита:
1) Оптимальность маршрутов (удобное географическое положение); 2) Наличие требуемой транспортной инфраструктуры.

Общие отрицательные стороны:

1) Санкционный режим в отношении Крыма и Севастополя.

Все сухопутные Трансевразийские коридоры (включая ЭПШП) идущие вне РФ могут быть переориентированы на Крымский транзит за счёт создания развитого железнодорожного паромного сообщения других стран с Россией по Чёрному морю и Каспию, реализуемых проектов Крымского моста и трассы Таврида, а также с помощью проектов создания водного пути "Евразия" и пр.

Ориентация на крымский и севастопольский транзит грузов будет обеспечена созданием подводящей инфраструктуры международного уровня.

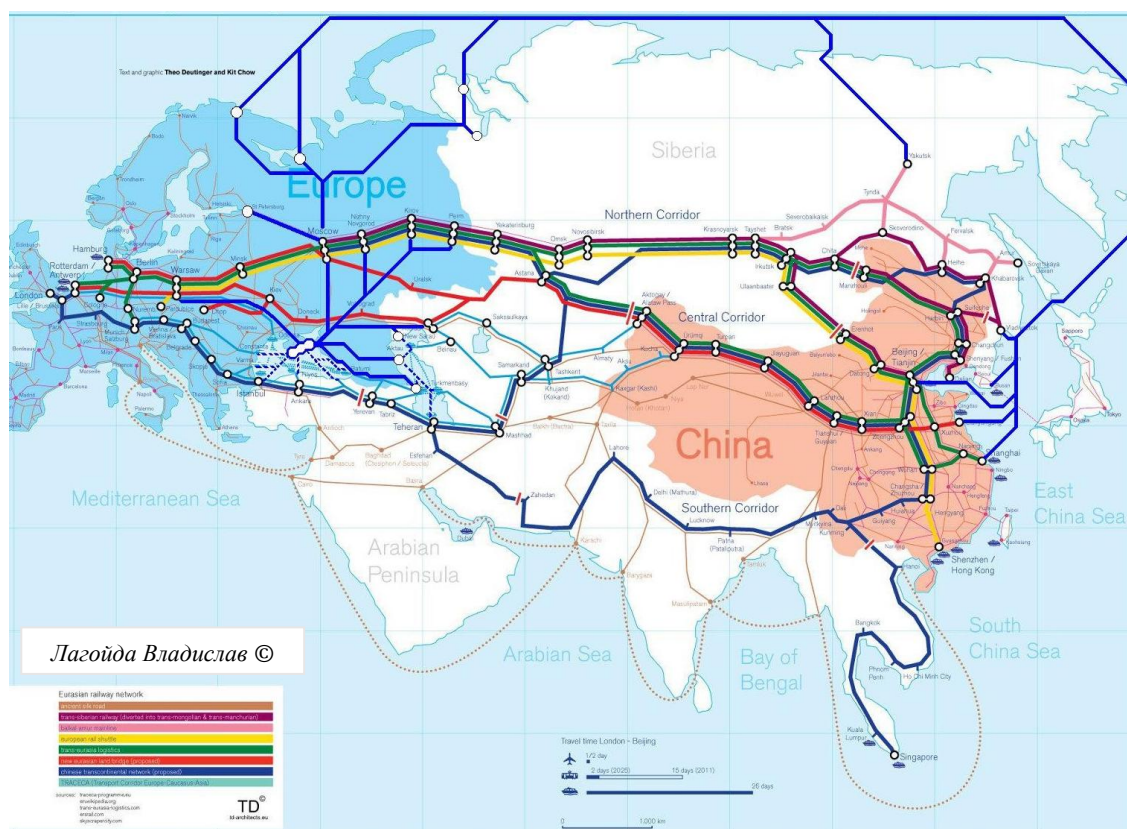


Рисунок 3. Сопряжение Крыма с проектами трансевразийских транспортных коридоров (шаблон: chinadiscovery.com).

МТК Европы. Паневропейские коридоры и сопряжение Крыма с транспортными коридорами Европы.

Центральное положение Крыма на пересечении конечных точек международных транспортных коридоров Европы и перевалочных пунктов Евразийских коридоров создаёт значительные перспективы интеграции полуострова с МТК обоих направлений.

МТК 9 – состыковка и продление крымской транспортной инфраструктуры с коридором 9 обеспечивает транзит от Балтики, Балкан и Эгейского моря до Центральных коридоров трансевразийских проектов. Обеспечит дополнительную загрузку ж\д Крыма с Севера на Восток и сформирует дополнительных грузопоток для портов Феодосии и Керчи. За счёт пересечения с другими МТК (1, 2, 3, 5) позволит переориентировать часть потоков на крымский транзит.

МТК 7 – Дунай. Крым находится напротив устья Дуная, конечной точки коридора номер 7, благодаря чему имеет доступ к крупнейшей судоходной артерии ЕС – водной системе Рейн-Дунай. Благодаря чему Крым напрямую связан водным путём с крупнейшей агломерацией Европы (Рурской) и со странами Центральной и Северной Европы.

МТК 4 – Конечные пункты коридора выходят к Черноморским портам Констанцы и Стамбула. Коридор обеспечивает прямой доступ к Германии.

МТК 8 – Коридор обеспечивает выход к Адриатике через страны Балканского полуострова. Грузооборот через порты Крыма с одной стороны и порт города Варна с другой.

МТК 10 – Напрямую выход коридору осуществляется через Стамбул.

Коридор пронизывает все Балканы, поэтому доступ к нему через другие МТК (номер 4, 7, 8, 9, 10) осуществим также через порты Варны и Констанцы, через Дунай и по суше (коридор 9). Часть коридора от Стамбула до Софии сопрягается с коридором 4. Коридор обеспечивает доступ направляемых через Крым товаров к странам Центральной и Южной Европы, к Средиземноморским портам Греции.

Единая сеть грузовых ж\д коридоров (Rail Freight Corridors, RFCs) благоприятствует Крымскому транзиту. Создавая возможности оптимального

движения по маршрутам: 1) Из порта Констанцы коридором №9 в направлении городов Румынии, Австрии, Венгрии, Сербии и Юга Германии. 2) - Из Бургаса коридором №4 в направлении Города Болгарии, Румынии, Венгрии, Австрии, Севера Германии (включая порты Бремен, Гамбург, Росток), а также городов и портов Греции, Кипра.

Через территорию Украины крымский транзит выходит на коридоры №9 и №3, при этом данные маршруты на своём пути пересекаются почти со всеми маршрутами грузовых ж\д коридоров ЕС, что обеспечивает наиболее оптимальный доступ железнодорожным транспортом к большинству регионов ЕС.



Рисунок 5. Единая сеть грузовых ж\д коридоров (Rail Freight Corridors, RFCs).

Автомобильный транспорт также имеет перспективы широкого сопряжения инфраструктуры ЕС и ЕАЭС через Крым и Севастополь. Осуществлённый мегапроект «Таврида» создания высококачественного автобана на территории

Крыма. Таврида, благодаря сооружению автомобильного участка Крымского моста, формирует единое автотранспортное поле до Севастополя и городов Крыма. Участок трассы от Симферополя до Керчи и Крымский мост сопрягаются с европейским автомобильным маршрутом E97.

Крымский Мост (автомобильный). Реализация проекта сооружения Крымского моста в его автомобильной составляющей всецело сопрягается с проектом трассы Таврида. Колоссально расширяя транспортно-логистические возможности воздания новых МТК в направлении с Запада на Восток. И отчасти с Севера на Юг.

Благодаря центральному положению Крыма буквально все Автомобильные маршруты связующие Европу и Азию могут быть ориентированы и на Крымский транзит. При этом вызывает неподдельное сожаление отсутствие коридоров Основного статуса через территорию Крыма. Роль коридора от Феодосии в Северо-Западном направлении должна возрасть. В рамках коридора E97 требуется усиление его позиций. Чем не может не способствовать сооружение как Крымского Моста, так и Трассы Таврида. Что в значительной степени позволяет утверждать, что коридор повысил свои технические и эксплуатационные характеристики, пропускную способность и роль в паневразийском транспортном пространстве. Статус не как промежуточной дороги, а Основной дороги в направлении как Запад-Восток (и Север-Юг тоже). В частности, промежуточный маршрут E97 можно рассматривать как сухопутное продолжение маршрута E60, а также альтернативный маршрут движения коридора E50.

Пути Решения: РФ также как и другим ведущим экономическим лидерам следует начать свою компанию по развитию коридоров Евразии, тех которые идут на благо транзита через РФ. Участвовать в проектах не только на своей территории и только за свой счёт. Требуется создать именно проект развития окружающего Россию мира, подводящей к России инфраструктуры, а также составить список реализуемых и планируемых к реализации проектов которые РФ должна поддерживать, а которые не обязана ввиду отсутствия государственных и экономических интересов.

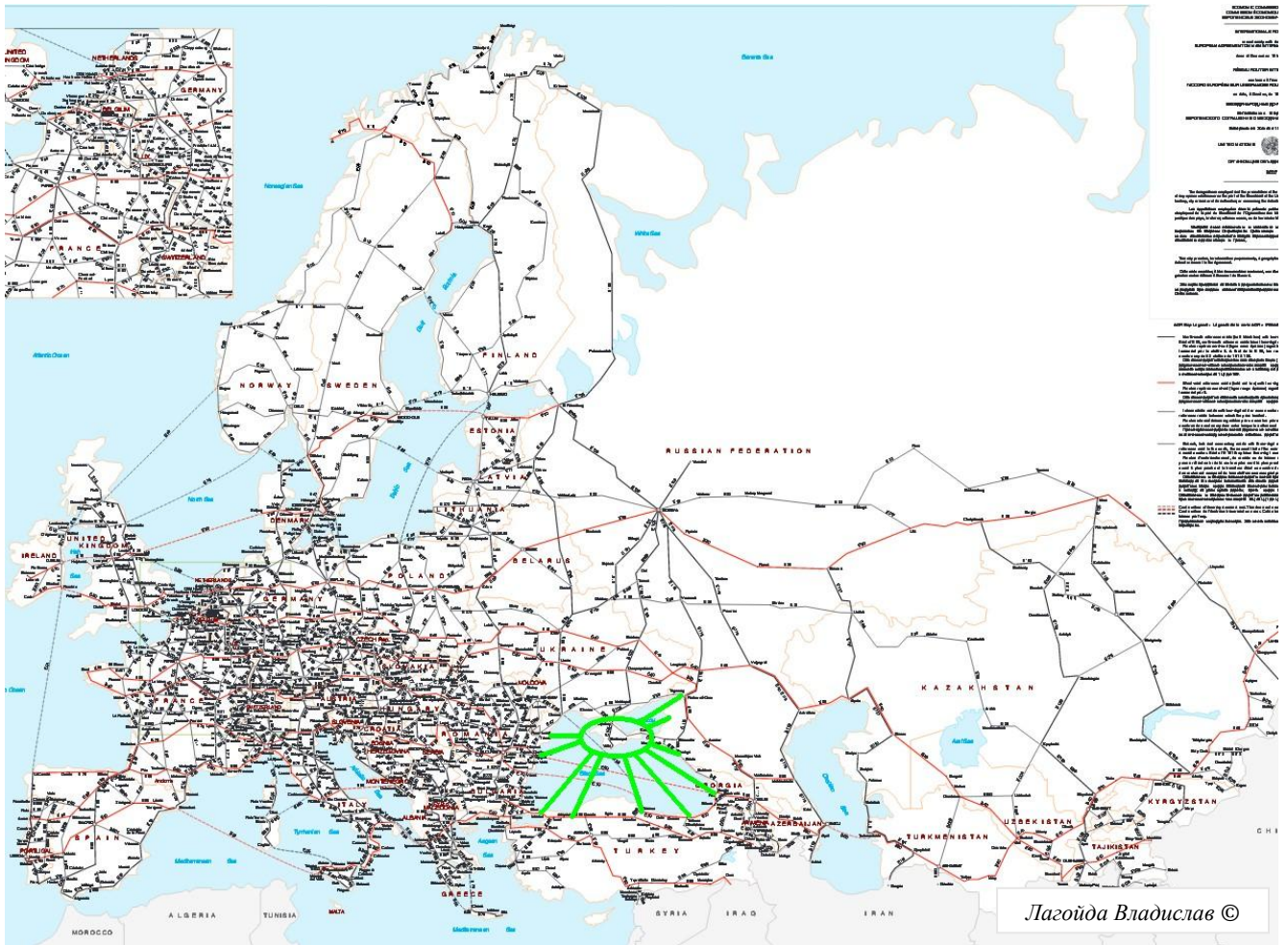


Рисунок 6. Перспективы Крыма как связующего звена Евразийских автомобильных коридоров

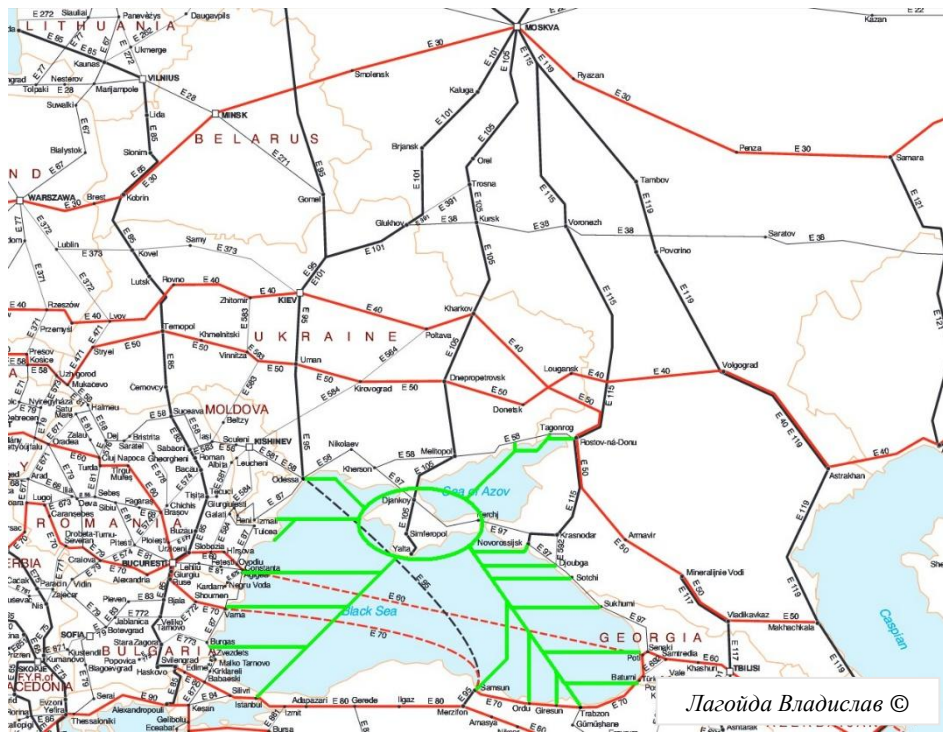


Рисунок 7. Крым на пересечении автомобильных маршрутов Европы и Азии

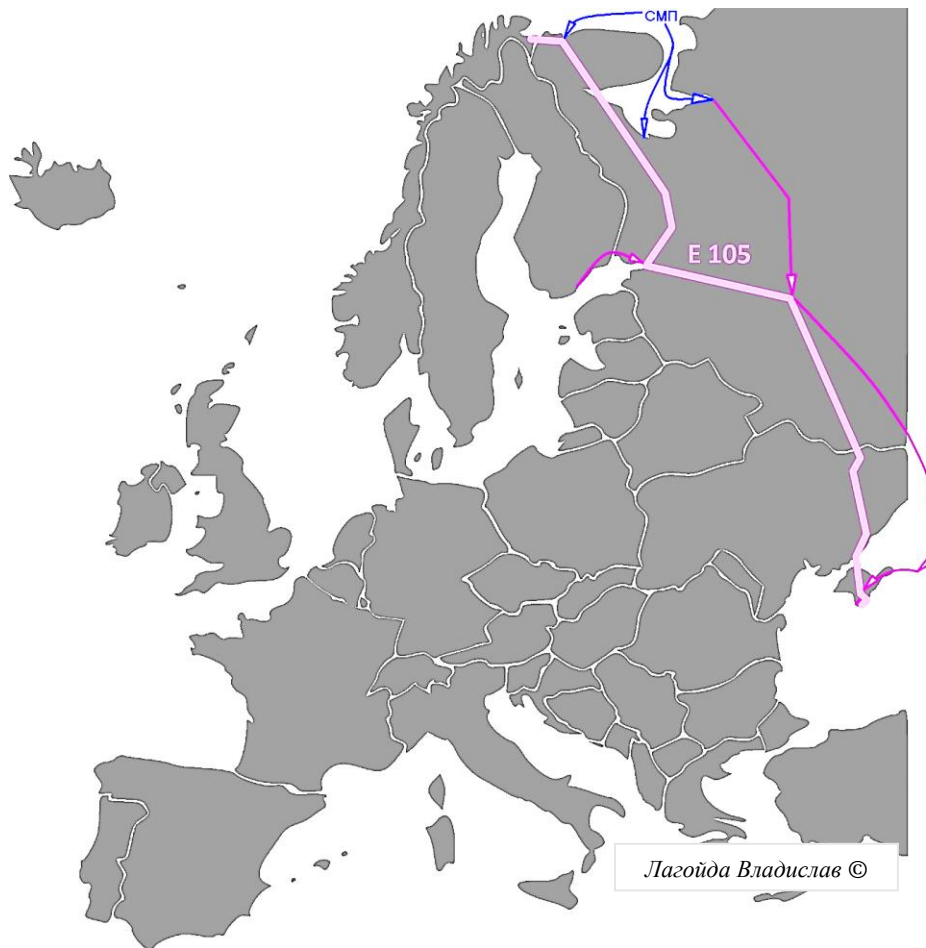


Рисунок 8. Коридор 105 в контексте сопряжения с СМП.

Европейский автомобильный маршрут E 105 (European route E 105). Протяжённость коридора составляет 3770 км. (Kirkenes – Murmansk – Petrozavodsk – Saint Petersburg – Moscow – Orel – Kharkiv – Dnipropetrovsk – Simferopol – Alushta – Yalta / Киркенес - Мурманск - Петрозаводск - Санкт-Петербург - Москва - Орел - Харьков - Днепропетровск - Симферополь - Алушта - Ялта). Являясь продолжением российской автомагистрали М-2 "Крым", в Украине начинается на пропускном пункте Щербаковка. Далее совпадает с международной автомагистралью М-20 (п.п. Щербаковка - Харьков) и М-18 (Харьков - Симферополь - Алушта - Ялта). Крымский участок маршрута реконструировался 2007 году. Ныне крымский участок маршрута М-18 проходит по территории России.

Европейский автомобильный маршрут E 97 (European route E 97); расстояние -1150 км. относится к промежуточным маршрутам Европейских дорог.

Протяженность в Украине - 423,6 км. (Kherson – Djankoy – Novorossiysk – Sochi – Sukhumi – Poti / Херсон - Джанкой - Новороссийск - Сочи - Сухуми - Потти)
Начинается в Херсоне и, совпадая с международной автомагистралью М-17 (Херсон - Джанкой - Феодосия - Керч), ранее заканчивался на паромной переправе через Керченский пролив возле населенного пункта Глазовка. Возведение Крымского моста обеспечило беспересадочный маршрут движения через пролив. Далее маршрут переходит в Федеральную автомагистраль М-25 на территории России. Участок от Симферополя до Керчи получил значительное улучшение транспортной инфраструктуры за счёт строительства новой автомобильной трассы Таврида на территории Крымского полуострова.

Следует отметить, что автодороги E-58, E-87 и E-97 рассматриваются также, как потенциальные маршруты создания Кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря (Стамбул – Бургас – Варна – Констанца – Тулча – Одесса – Николаев – Херсон – Керчь – Новороссийск – Сочи – Сухуми – Батуми – Трабзон – Самсун – Измит - Стамбул). О чем детальнее можно узнать из документа, подписанного в июне 2007 года представителями стран Черноморского региона «об Интеграции транспортных коммуникаций государств Черноморского региона в трансъевропейскую и евроазиатскую транспортные системы на сайте Международного Союза Автомобильного Транспорта» - IRU (www.iru.org).



Рисунок 9. Коридор E97.

Частью коридора E97 также является автотрасса Джугба-Сочи, расширение которой может стать самым дорогостоящим проектом автомобильного сообщения в России.

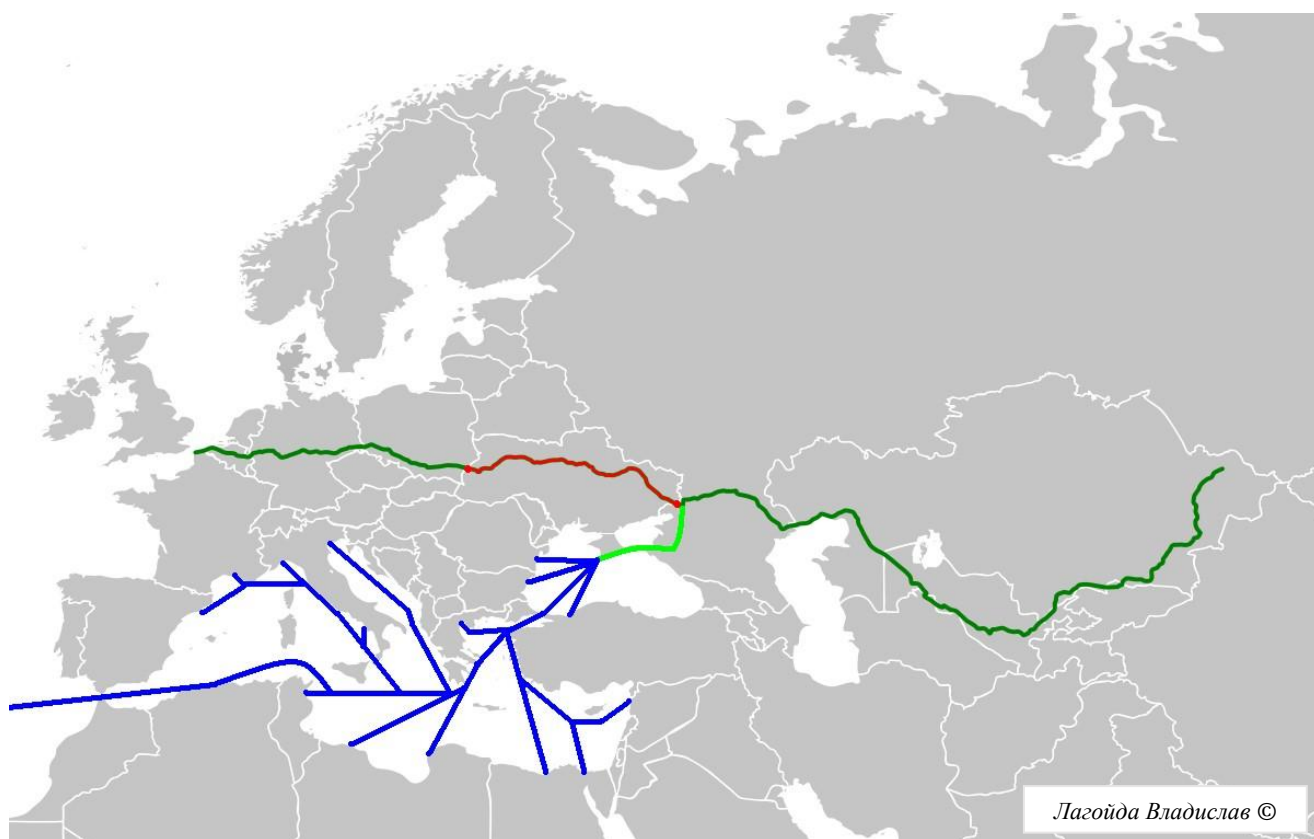


Рисунок 10. Переориентация грузовых потоков коридора E 40 на крымско-средиземноморское продление маршрута.

Коридор E40 является одним из основных маршрутов срединного участка создаваемых трансевразийских маршрутов. Сопряжение транспортной инфраструктуры Крыма с Коридором обеспечит ему оптимальный доступ к средиземноморскому пространству. Крым формирует кратчайшие комбинированные маршруты доступа грузопотоков идущих по коридору в направлении стран Южной Европы и Северной Африки.



Рисунок 11. перспективные направления коридора E50.

Оптимальный доступ к коридору E50 с Юга (Кавказ, Ближний Восток), включая весь Южный коридор Шёлкового пути, обеспечивает маршрут E97, включая Крымский мост и отрезок трассы Таврида от Керчи до Симферополя.



Рисунок 12. Перспективные направления коридора E60.

Ближайший равнинный маршрут E60 между Европой и Азией пролегает через коридор E97. Кроме того, Крым может обеспечивать сокращённые

комбинированные маршруты в обоих направлениях. Значительно оптимизируя логистику и создавая новые оптимальные решения с использованием Крымского транзита и транспортной инфраструктуры полуострова. Коридор E70



Рисунок 13. Перспективные направления коридора E97.

Via Carpathia.

Via Carpathia представляет собой запланированную транснациональную сеть автомагистралей, соединяющая Клайпеду в Литве с Салониками в Греции. В настоящее время планируется открыть в 2025 году.

Благодаря наличию ответвления коридора на румынский порт Констанца, запуск грузового морского сообщения между Крымом и Констанцой позволит интегрироваться России в данный транспортный коридор с Юго-Востока, в то время как инфраструктура порта Усть-Луга и СЗФО в целом позволит интегрировать транспортный коридор с Северо-Восточной его части.

Go Highway

Проект Go Highway - транснациональный транспортный коридор совершенствования автомобильных дорог, объединяющих черноморские порты Николаев и Одессу с польским Гданьском на Балтийском море.

Интеграция Крымской транспортной инфраструктуры в трансевропейский коридор от Балтики до Чёрного моря возможен через европейский проект Go Highway.

Строительство дорог от Симферополя до Херсона-Николаева и Одессы позволит осуществить сопряжение с инфраструктурой проекта Go Highway и выйти напрямую через его сеть к Гданьску и Катовице. Развитие транспортного

сообщение между Калининградом и Гданьском можно будет обеспечить прямой транспортный маршрут от Крыма и Кавказа до Балтики, причём до Калининграда, с погрузочно-разгрузочными работами в Калининградском порту. В целом будет обеспечена интеграция проекта Go Highway с Южным коридором Шёлкового Пути по суше, а не только с использованием комбинированных перевозок.



Рисунок 14. Интеграция Крыма и Севастополя в европейские проекты Via Carpatia и Go Highway

Морские МТК Средиземноморья, с выходом из Крымских портов, обеспечат трансформацию Крымской портовой инфраструктуры в морские хабы международного значения. Азово-Черноморский Бассейн значительно обширен и связан речными артериями с городами в глубине территорий.



Рисунок 15. Водная система Азово-Черноморского бассейна.

Развитие азово-черноморско-средиземноморского региона как единого транспортного пространства от Атлантики до Тихого Океана имеет значительные перспективы, автором предлагается назвать данный путь «Большой Средиземноморский путь» (БСП). В рамках БСП могут быть сформированы новые МТК и Паневразийские, Паневропейские транспортные коридоры, в Восточном и Западном Средиземноморье.

Крым и Севастополь обеспечивают кратчайший маршрут выхода в южную и центральную Атлантику через территорию России. Что особо важно в рамках развития торгово-экономических связей в рамках пространства БРИКС и взаимодействия РФ и Китая с Латиноамериканскими странами.

Грузооборот портов Усть-Луга и Новороссийск продолжает расти, в связи с переориентацией на российскую перевалку грузов. В частности, на Усть-Лугу переориентировались грузопотоки ранее шедшие через Прибалтийские порты Вентспилса, Лиепая, Таллина и Клайпеды. В Новороссийск – направлявшийся ранее в Одессу, Николаев, Мариуполь. А также транзит ранее шедший через территорию Украины. Погрузка в Крымских портах позволит ещё более

переориентировать грузопотоки. Позволит не испытывать дефицит портовых мощностей в будущем. Создаст предпосылки для наращивания грузооборота при привлечении транзитных потоков между Европой и Азией.

Порты Севастополя, Феодосии и Керчи очень удобные, и находятся ближе к Черноморским проливам нежели Новороссийск. Грузооборот Новороссийского порта продолжает стремительно расти, и с 100-110 млн.т. уже достигает около 150 млн. Прежде всего за счёт перевалки нефти и нефтепродуктов, достигающих более половины грузооборота порта. Часть нарастающего грузопотока из России и в Россию может осуществляться через Черноморские порты, особенно что касается прежде всего не нефтеналивных грузов (т.к. это специализация только Феодосийского порта), а в основном контейнеров, сыпучих грузов (зерно). При недостатке портовых мощностей можно не только наращивать грузооборот существующих портов, а и возможно также сооружение новой портовой инфраструктуры вдали от крупных городов, как в случае Усть-Луки.

3.2 США и РФ. Перспективы совместных проектов и взаимовыгодного сотрудничества.

Российско-американские межгосударственные отношения переживают довольно сложный период. Однако не смотря на санкции и отсутствие политического диалога, фиксируется положительная динамика взаимной торговли, рост товарооборота. В 2017 - 2018 гг. она товарооборот между странами увеличился с 20 млрд. \$ долларов до 25 млрд. \$.

Росту экономической кооперации, её не раскрытому в должной мере потенциалу сотрудничества мог способствовать Деловой консультативный совет из числа «капитанов» частного корпоративного бизнеса. Договорённости о создании совета обсуждали глав обоих государств на саммите в Хельсинки. Однако в последующем американская сторона предприняла затягивание осуществления данной инициативы вплоть до смены руководства США с Дональда Трампа на Джозефа Байдена.

Площадками политического диалога всё ещё остаются институты ООН. Диалог между Россией и США также возможен на площадке АТЭС, где обе страны сохраняют своё участие.

Значительное санкционное давление оказываемое США в отношении России, и прежде всего Крыма, негативно сказывается на торгово-экономических отношениях между двумя странами. Между тем, многим инвесторам приходится покидать российскую юрисдикцию и прекращать свою деятельность на территории обширного российского рынка.

Ситуация политической неопределённости и значительных ограничений создают препятствия к налаживанию не только межгосударственных торгово-экономических отношений на двусторонней основе, а и препятствуют реализации проектов России с иными зарубежными партнёрами. В частности это выражается в давлении США на реализацию проектов энергетического комплекса («Северный поток – 2»; санкции в отношении технологий для шельфовых проектов России в Арктике и пр.).

Особо мощные риски и угрозы несёт также усиление торгово-экономического противодействия США нарастающей экономической мощи Китая. С рамках данного противодействия США уже формирование новых торгово-экономических объединений предусматривающих консолидацию стран вокруг США при отсутствии перспектив членства Китая и России. Тем самым реализуя политику изоляции Китая и Россию от рынков иных стран.

На современном же этапе, который чётко демонстрирует позиция американской администрации, вместо создания двух региональных торговых организаций в обход Китая и России (ТТП и ТИПП), а иницируется создание одной единой мировой торгово-экономической системы исключаяющей возможность участия «авторитарных режимов». Ввиду позиции США и союзных им государств в отношении России как авторитарного государства, не трудно предположить, что подобная позиция приведёт к значительным торгово-экономическим рискам для российского государства на мировом рынке.

Отдалённые перспективы сохраняются в сотрудничестве в транспортной сфере, но только в случае смягчения политических напряжённостей. В частности, проект «Транс-Беринг» - тоннель под Беринговым проливом (англ. Bering Strait tunnel), проект соединения Евразийского и Североамериканского континентов комбинированным автомобильно-железнодорожным тоннелем протяжённостью 86 км под Беринговым проливом либо более протяжённым мостом над проливом [11, с. 124]. Целесообразность и возможность строительства тоннеля (моста) через Берингов пролив для соединения оконечностей Чукотки и Аляски в силу разных причин технического, экономического и политического характера до сих пор не доведена до реализации ни в одной из форм данной инициативы.

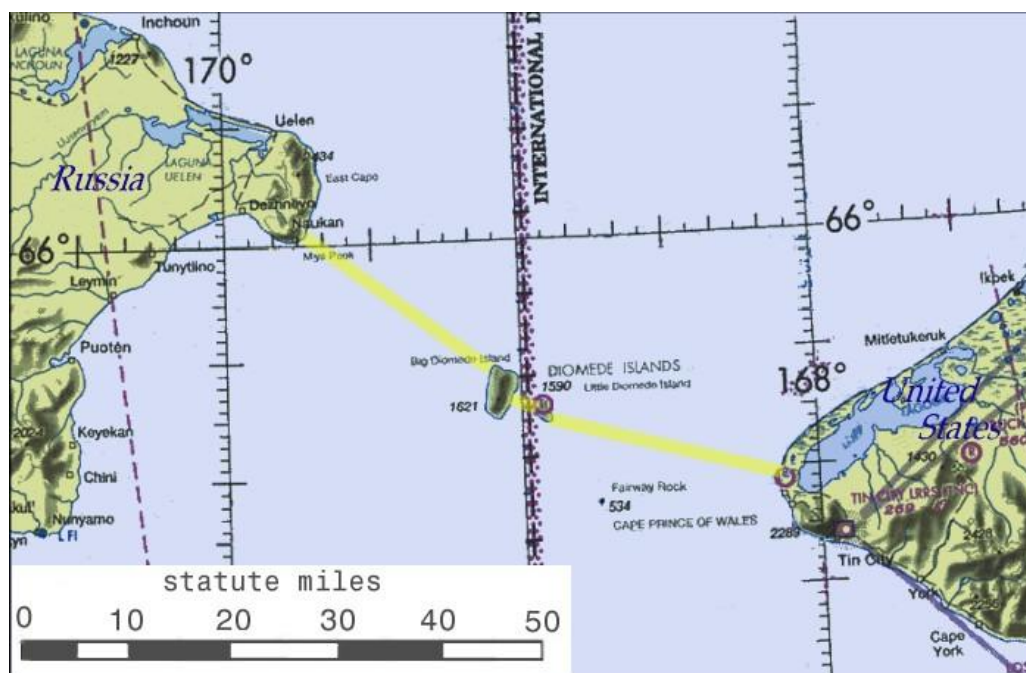


Рисунок 16. Проект тоннеля (моста) через Берингов пролив.

Но большинство вопросов вызывает даже не сам мост либо тоннель, а вопрос затрат на возведение подводящей инфраструктуры в особо неблагоприятных климатических природных условиях и значительная отдалённость пролива уже имеющейся на данный момент инфраструктуры.

Не менее отдалённую перспективу может иметь и сопряжение воздушных коридоров Дубай – Нью-Йорк\Атланта\Мехико с транспортно-пересадочным

узлом Крыма (Симферопольским аэропортом). В то же время Крым находится на одной из наиболее оптимальных точек маршрута следования самолётов между одними из наиболее загруженных аэропортов восточного и западного полушарий планеты. На маршруте располагается значительное число потенциальных точек для авиасообщения Персидского залива с Европой и Северной Америкой. Именно Крым расположен на пути следования из Персидского Залива к Восточному побережью США и Канады, а также Северной и Центральной Европы.



Рисунок 17. Оптимальное положение Крыма на авиамаршрутах проходящих между Северной Америкой и Персидским заливом.

3.3 Процесс сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС и других проектов российско-китайского сотрудничества.

3.3.1. Перспективные проекты сопряжения ЭПШП и ЕАЭС на территории Российской Федерации.

Одним из разработанных в России проектов является Мегапроект «Транс-евразийский пояс развития» (ТЕПР). ТЕПР направлен на модернизацию существующих железных дорог и строительство новых высокоскоростных железнодорожных магистралей на территории Сибири и Дальнего Востока. Созданные в результате реализации проекта транспортно-логистические коридоры и узлы откроют дополнительные возможности для развития инфраструктуры в этих регионах. А появление единого высокоскоростного железнодорожного комплекса позволит быстро и выгодно переправлять грузы по территории России став крепким звеном между Европой и Азией. Реализация проекта исключит доминирование Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе как монопольного владельца трансконтинентальных маршрутов «Шелкового пути» [113].

27 июля в Интеллектуальном центре – Фундаментальной библиотеке МГУ ректор Московского университета академик В.А.Садовничий и президент РАН академик А.М. Сергеев провели совещание по вопросу реализации проекта создания масштабной евразийской транспортной системы «Единая Евразия — трансевразийский пояс развития» (ТЕПР). Научным руководителем этого проекта является В.А. Садовничий[113].

В рамках проекта предполагается масштабное развитие инфраструктуры [113].. Ректор МГУ готов представить концепцию мегапроекта ТЕПР на уровне Совета при президенте. Виктор Садовничий также допустил возможность "большой коррекции" проекта, учитывая его сложность[113]. На картах проекта присутствует и Крым. ТЕПР создаст новые маршруты направленные на транзит

через Крым из самых отдалённых уголков России и Мира. В частности, проект позволит обеспечить доступ к проектам «ТрансБеринг» и развитию транспортной инфраструктуры Сахалина (проекты моста через Татарский пролив и пролив Лаперуза). Рассмотрим также проектные решения по оптимизации евразийских транспортных коридоров разработанные автором в 2014-2015 гг.

Проект «Трансевразийский водный коридор «Южный речной путь». Авторский проект «Южный речной путь» направлен на развитие в транспортного сообщении в границах России, с уклоном не на энергетическую составляющую, а именно на транспортную. Создание транзитных и внутрироссийских маршрутов (водных путей) для обеспечения снижения затрат на транспортировку грузов благодаря использованию существующей разветвлённой речной сети за счёт системы каналов и развития речного судоходства в регионах Дальнего востока, Сибири, европейской части России.



Рисунок 18. Комплексный проект «Южный речной путь» и подводящие пути

Модернизация и расширение БАМа (БАМ-2) и Транссиба займут долгий срок, в то время как возрастающий грузопоток между Европой и Азией превышает пропускные способности имеющейся транспортной инфраструктуры РФ ограничивая перспективы роста торговли и промышленности, транзитного потенциала России. Логистику и мобильность транспортировки грузов может

обеспечить проект создания единого речного транспортного коридора всей территории России. Инициативы создания Экономического пояса шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века принадлежат председателю КНР Си Цзиньпину. Речной маршрут может стать очень привлекательным дополнением проекта экономического пояса.

Проект «Южный речной путь» (ЮРП) составлен автором с целью ускоренного прорывного осуществления Договоренностей о состыковке Евразийского экономического союза и трансевразийского проекта «Экономический пояс Шелкового пути», от 9 мая 2015 года подписанных Президентами РФ и Китая [2].

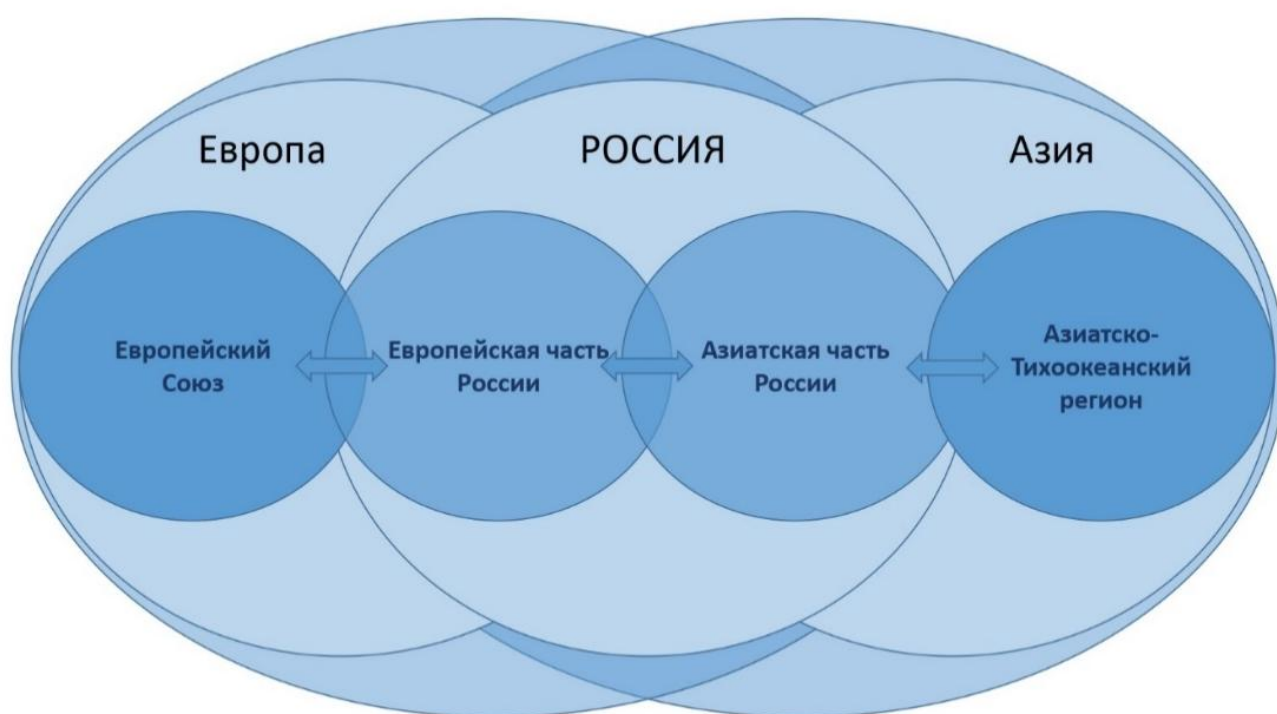


Рисунок 19. Схема налаживания взаимодействия проекта «Южный речной путь»

Пункт назначения - Шанхай Дистанция между Азией и Европой в км	1		2		3Сравнение 2 и 3		4Сравнение 2 и 4	
	Мыс Доброй Надежды	Суэцкий Канал	Севморпуть	Сокращение, в %	ЮРП			
Пункты Отправления:								
Стамбул, Турция	-	15323	16619	-8%	13797		17%	
Москва	-	19030	13224	31%	12701		33%	

Рисунок 20. Расчёт сокращения пути проектом «ЮРП» по сравнению с существующими маршрутами

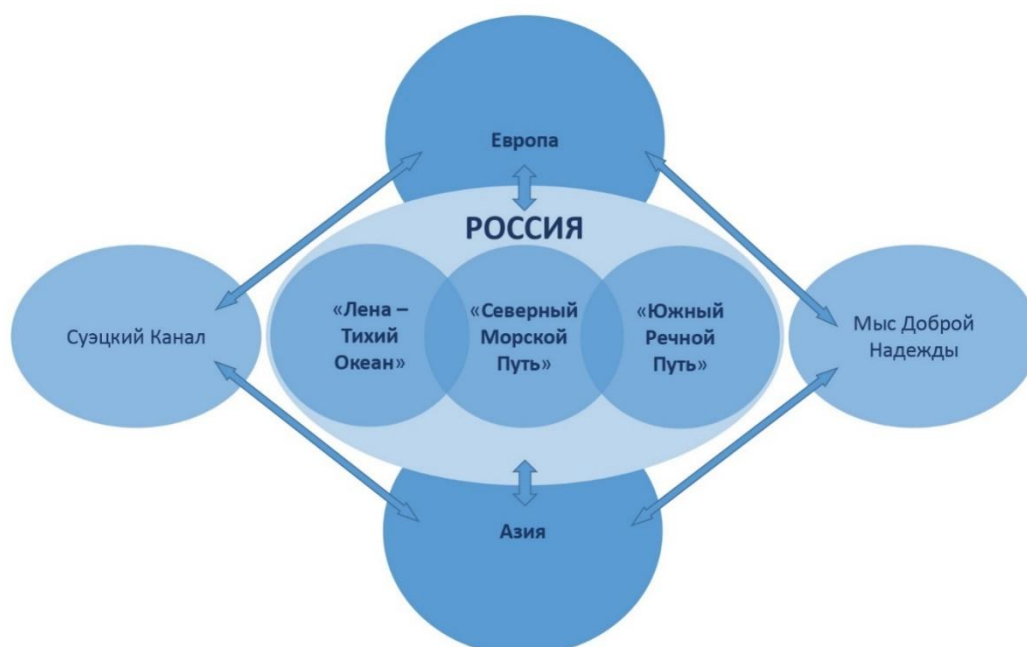


Рисунок 21. Схема перспектив и значимости проектов «ЛБТО» и «ЮРП» в МТК

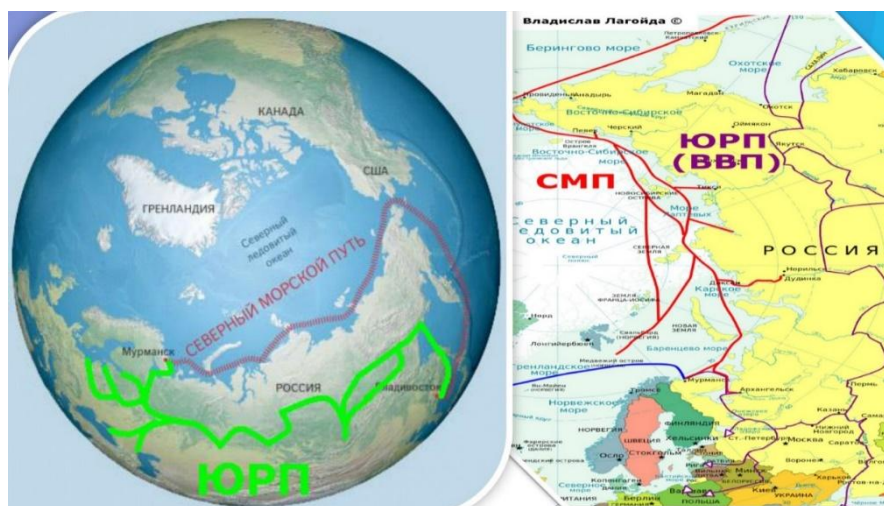


Рисунок 22. Схема маршрута «ЮРП» и его взаимодействие с Северным морским путём в Арктике.

Электроэнергетической составляющей развития сотрудничества между ЕАЭС и ЭПШП может стать создание «Энергомоста ЭПШП». Подобный энергомост можно создать в рамках совмещения проектов ЭПШП и Трансевроазиатского пояса развития (ТЕПР) и развития совместной электроэнергетической инфраструктуры.

В частности, Проект Энергомоста «Урал-Сибирь» может быть включён в китайский проект "Нового Шёлкового Пути XXI века", и быть совмещён с реконструкцией\модернизацией ЛЭП которую рассматривает для последующего восстановления компания En+.

Как вариант сопряжения в рамках ЕАЭС и ЭПШП требуется рассмотреть возможность создания общего проекта, что позволит совместить энергосистемы Урала и Сибири за счёт Китайского со-инвестирования (со-финансирования), что в свою очередь уменьшит затраты на инфраструктуру не используемую компанией. Маршрут Энергетического ЭПШП будет через РФ но с Транзитом по Казахстану, что будет взаимовыгодно обеим сторонам.

Положительные стороны:

- Отправка избыточных мощностей энергогенерации Сибири в Европейскую часть РФ (и наоборот) в зависимости от профицита в той либо иной части страны;
- Упрощённое транзита электроэнергии между Европой и Азией (Китаем);
- Возможность поставок больших объёмов электричества в Китай и АТР в случае значительного продвижения Росатома при росте профицита энергогенерации в Сибири и на Дальнем Востоке;
- Повышение стабильности энергосистемы, энергодбаланса в России и ЕАЭС.



Маршруты Энергомоста

- - Первоначальный (через Казахстан)
- - Соединение с ЭПШП через Китай
- - Соединение с ЭПШП через Чуйский Трант
- - Соединение с ЭПШП через Нузбасс
- - Соединение с ЭПШП через трассу Енисей
- - Дублирующий путь с ЭПШП через Россию
- - Связующий участок Дублирующего пути

Рисунок 23. Энергомост «Урал-Сибирь».

3.3.2 Транспортно-логистические перспективы Крыма и Севастополя в проектах ЭПШП и ЕАЭС в разрезе Большого Средиземноморья

Крым концентрирует на себе сопряжение сразу обоих направлений проекта «Один Пояс Один Путь» - ЭПШП и Морской шёлковый путь 21 века.



Рисунок 24. Экономический Пояс Шёлкового Пути.

Большинство ключевых коридоров проекта ЭПШП располагаются вблизи Крыма и Севастополя. Ориентация данных коридоров на Крымский транзит первостепенна. Ввиду антироссийской направленности политики Прибалтийских стран и особенно Польши, северный и центральный коридоры ЭПШП должны иметь удобную гавань для переориентации потоков на случай блокировки пути. Как и в газовой сфере, России требуются дублирующие и альтернативные маршруты для осуществления бесперебойного транзита через российскую территорию грузов идущих между АТР и Европой. Спасательным кругом здесь может выступить именно Крым. Транзит через территорию и акваторию которого обеспечивает оптимальную доступность к трансевразийским коридорам, сокращает их маршруты и снижает транспортно-логистические издержки.

Морской шёлковый путь 21 века. Севастопольский порт и порты Крыма являются воротами России для МШП. Целесообразно продление морского пути

21 века до Севастополя и Крыма, формируя восточно-средиземноморскую транспортную артерию морского сообщения России с пространством Индийского океана. Развитие севастопольского и крымского транспортных узлов позволит расширить взаимодействие с портовыми хабами Ближнего Востока. Будет создан цельно морской маршрут коридора «Север-Юг».

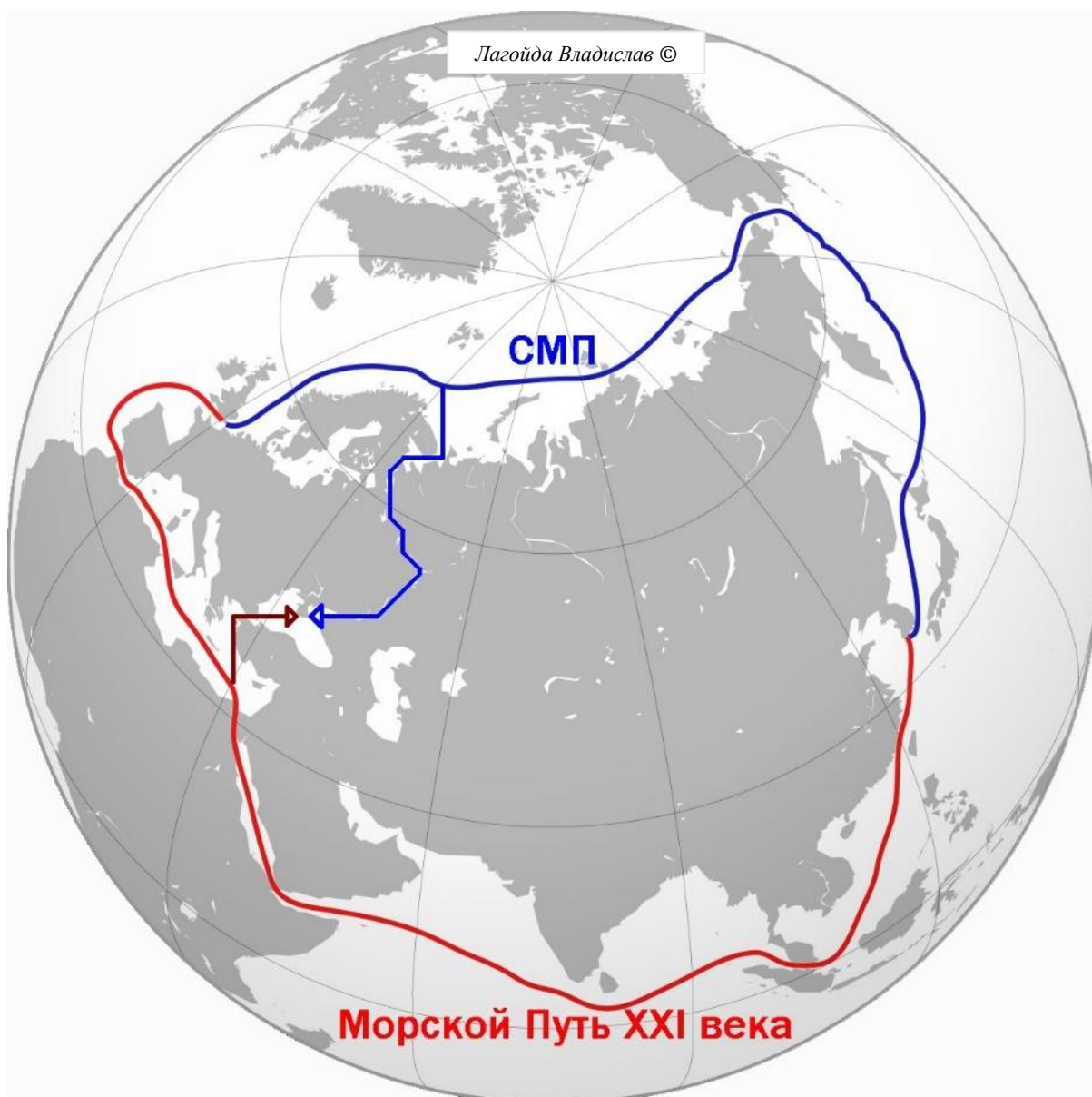


Рисунок 25. Роль Крыма в морских транспортных коридорах XXI века.

Севастополь и Крым в целом расположены наиболее близко к Суэцкому каналу из всех регионов России. Наличие доступа к Суэцкому каналу обеспечивает прямой доступ Крымских портов к коридорам Морского Шёлкового

Пути 21 века. Нахождение в зоне Суэцкого канала российской промзоны позволяет рассмотреть возможность создания прямого ж\д сообщения с использованием ж\д паромных переправ с их запуском из Крыма.



Расширение Суэцкого канала позволило увеличить пропускную способность ведущей рукотворной морской артерии Мира. Благодаря своей близости к проливам Босфор и Дарданеллы, порты Крыма и Севастополя логистически являются первыми на пути грузовых потоков идущих через канал в Россию. Позволяя в перспективе направить в Крым ещё больше грузопотоков именно морским транспортом.

Рисунок 26. Расширение Суэцкого канала.

Российская промзона в зоне Суэцкого Канала. Египетский кабинет министров согласовал выделение участка под этот проект площадью примерно в 520 га., отмечается в сообщении. По словам министра промышленности страны Тарека Кабиля, ожидается, что общий в проект инвестируют до \$7 млрд.[8, с.125]

Зона Суэцкого канала - область с непосредственным доступом России через Крым и Севастополь. Проект Север-Юг - элемент доступа к инфраструктуре Суэцкий промзоны. Целесообразно инициировать российской стороной включение маршрута в число международных транспортных коридоров.



Рисунок 27. Сопряжение Крыма и Севастополя с проектами российской промзоны у Суэцкого канала и Морским Шёлковым Путём XXI века

Коридор Север-Юг также является одним из ведущих проектов паневразийского транспортного сотрудничества. Крым может стать одним из ключевых транспортных узлов расширения и развития проекта.

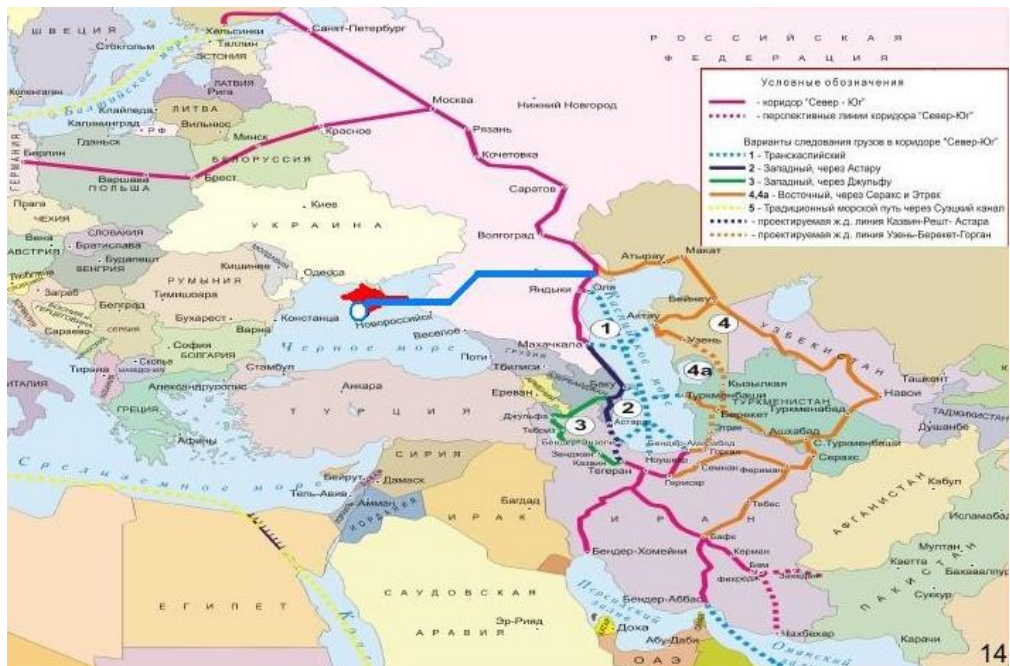


Рисунок 28. Интеграция Крыма и Севастополя в проект «Север-Юг»



Рисунок 29. коридор «Мумбай – Роттердам»: перспективы Крымского транзита

Западная Европа – Западный Китай. Международный автомобильный коридор Западная Европа – Западный Китай. Казахстанский участок транспортного коридора Западная Европа — Западный Китай ("ЗЕ-ЗК") планируется построить к 2019 году. Российский участок транспортного коридора Западная Европа — Западный Китай планируется построить к 2020 году [25]

Вопрос о развитии автомобильного маршрута Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызыл орда - Шымкент - Алматы - Хоргос в составе международного транспортного коридора «Север – Юг» был инициирован Республикой Казахстан и субъектами Российской Федерации - Республикой Татарстан и Оренбургской областью. [27]

Развитие направлений "Актобе - Крым - ЕС" и "Оренбург - Крым - ЕС" как Южное ответвление Коридора ЗЕ-ЗК обеспечит комплексное сопряжение Проекта "ЗЕ-ЗК" с Транспортной Инфраструктурой Крыма и Севастополя.

Международный автомобильный коридор Западная Европа – Западный Китай

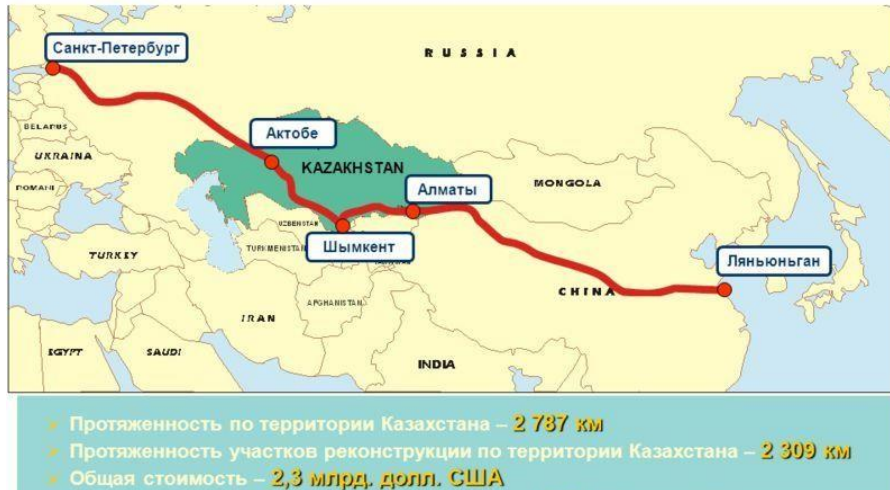


Рисунок 30. коридор «Западная Европа – Западный Китай», Нурлы-Жол

Проекты "Нурлы жол" формируют транспортную доступность в Казахстане. Заключается, прежде всего, в строительстве новых качественных дорог. В проект входит также Модернизация систем тепло-, водоснабжения и водоотведения, воздушное сообщение и социальная инфраструктура.



Рисунок 31. трансаказахстанский коридор Нурлы-Жол

Непосредственная близость к Крыму транспортных коридоров идущих по территории Республики Казахстан позволяет ориентировать на крымский транзит часть проходящего паневразийского грузопотока. Проект выходит к конечным

пунктам на Западе – Астрахани и Актау. От данных транспортных узлов грузы могут быть ориентированы на Крым.

Железнодорожные транспортные пути Евразии также обходят Крым стороной. Важно объединить трансазиатские железнодорожные коридоры с КЖД.

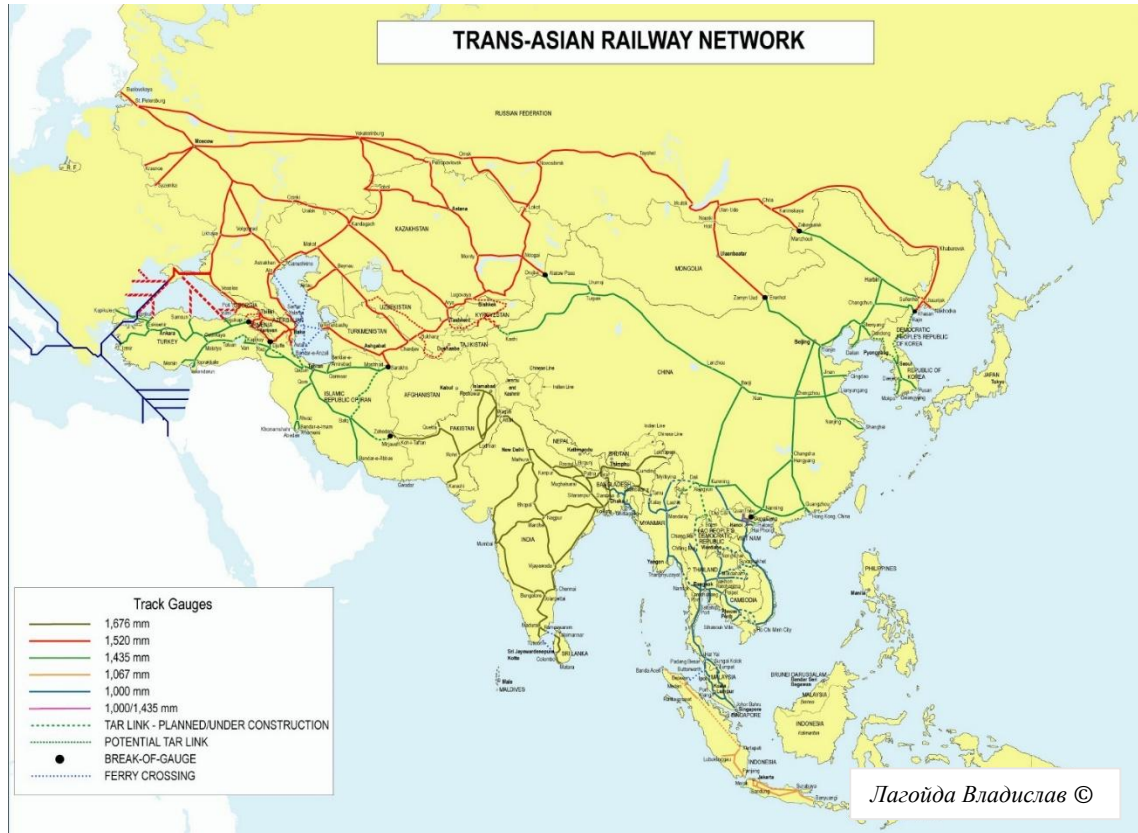


Рисунок 32. Крым как западные ворота Трансазиатской железнодорожной сети

Недостаточно Крым представлен и в Схеме международных транспортных коридоров ОСЖД. ОСЖД объединяет страны применения русской колеи (1520 мм) и сопредельные государства. Прежде всего стран входящих в СНГ и ШОС.

В целях развития системы жд переправ на Чёрном и Азовском море с учётом мнения российской стороны, ОСЖД следует создать рабочую группу по железнодорожным паромам и развитию сети жд паромного сообщения между участниками объединения.



Рисунок 33. Крым на Схеме ж\д транспортных коридоров ОСЖД.

Перспективным направлением развития также является создание железнодорожных переправ. Транспортный Коридор Тамань-Керчь-Севастополь-Варна\Бургас позволит активизировать создание ж\д паромных переправ. Для обеспечения деятельности ж\д переправ на Чёрном и Каспийском морях, возможно возрождение Русского общества пароходства и торговли. На данный момент его функции выполняет Совфракт и иные компании.

Кроме перспектив сопряжения сухопутного транспорта большие перспективы открывает воздушное сообщение, фактически «Крым – воздушные ворота Дубая». В действительности Крым является воздушными воротами Аравии (Рисунок 35). Воздушные маршруты из стран Персидского залива в Северную Европу пролегает через Крымский полуостров. Что даёт большие перспективы для использования аэропортов Крыма как пересадочного узла, создаёт перспективы трансевразийских перелётов.

Крым может и должен стать ключевым авиаузлом проекта «Север-Юг», на что указывает центральное расположение на пути из Индии в Европу (Рисунок 36).

Крым соединяет страны и континенты. В частности, Крым располагается на оптимальном пути Лондон-Перт, имея перспективы стать связующим звеном между Великобританией и её далёким доминионом Австралией (Рисунок 34).

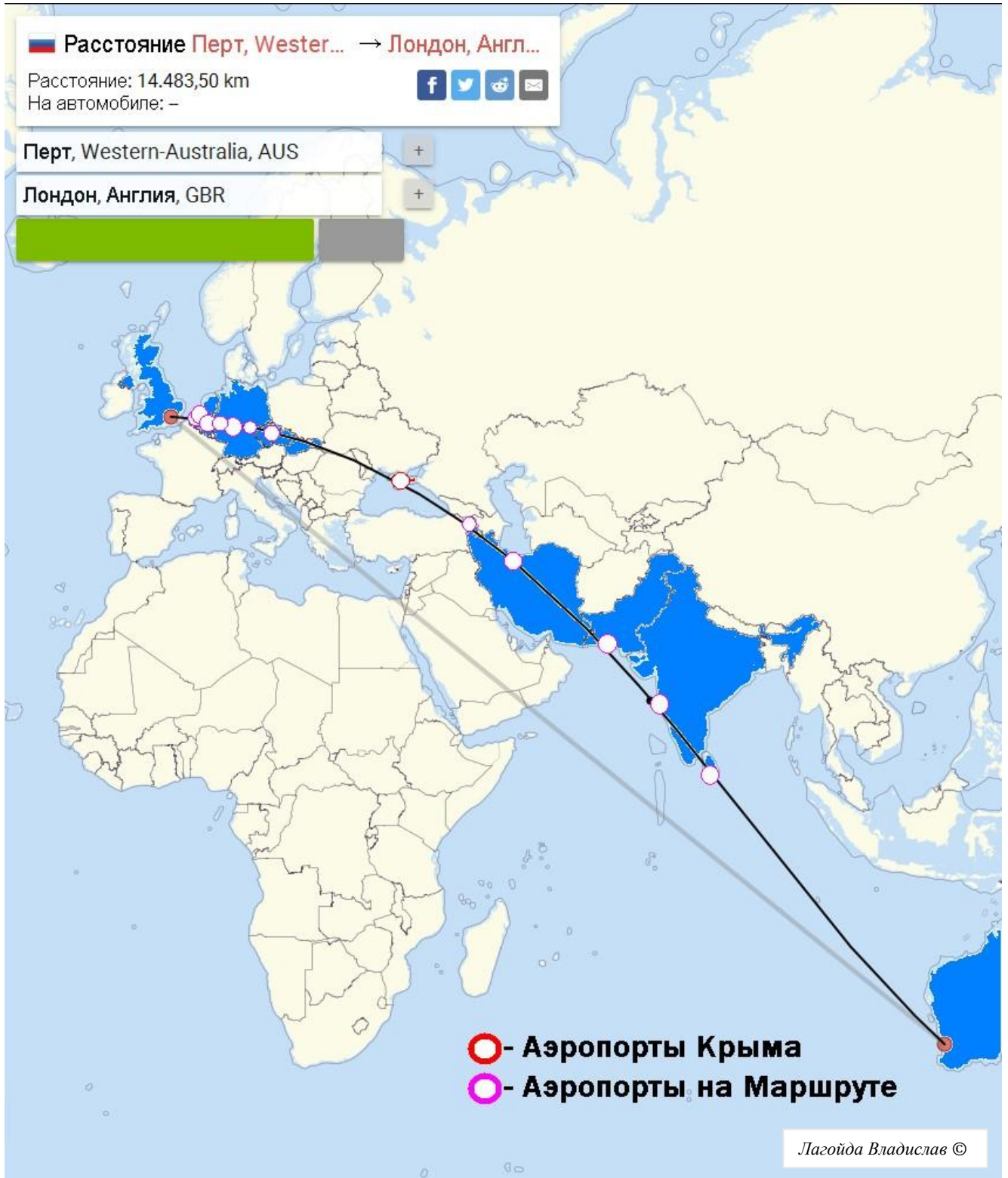


Рисунок 34. «Лондон-Перт»

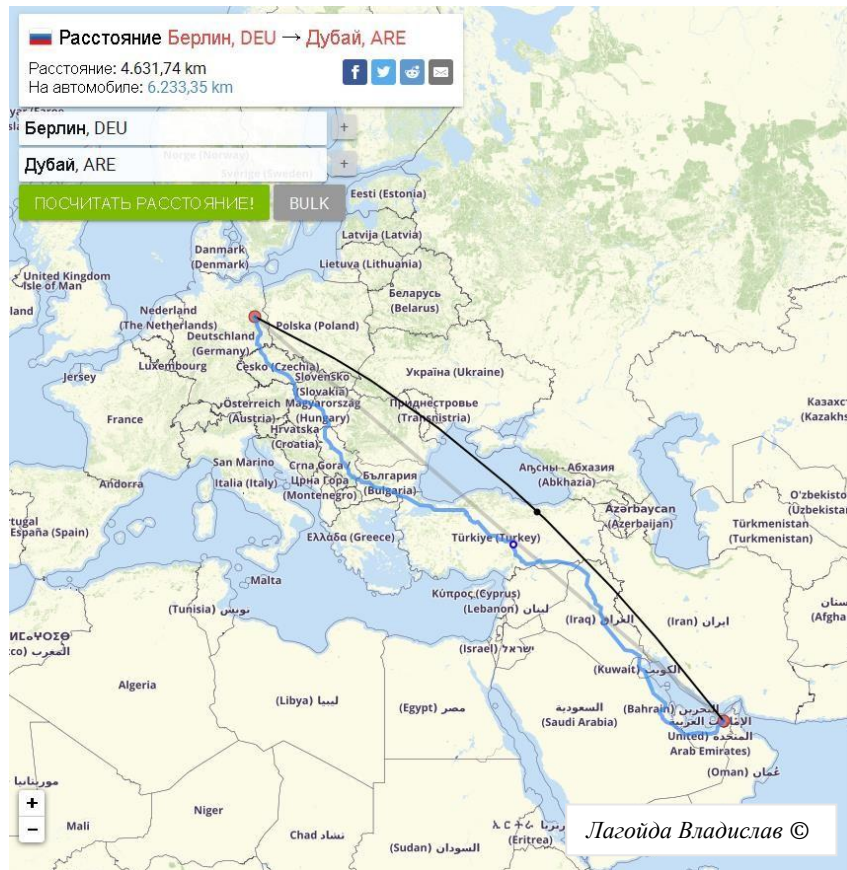


Рисунок 35. «Крым – воздушные ворота Дубая»

Оптимальное положение Крыма на пути следования воздушных транспортных потоков через акваторию Азово-Черноморского бассейна очевидно. Крупные аэропорты располагаются на расстоянии 300—600 км, в Сочи, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Одессе, Бухаресте, Стамбуле. Что создаёт уникальные возможности по переориентации транзитных авиапотоком именно на авиационные гавани полуострова. В связи с чем, при нивелировании политических факторов, Крым должен стать одним из ведущих узловых центров авиасообщения Евразии. Тем самым образуя единый воздушный коридор шёлкового пути.

Крым может и должен занять ведущее место в авиаперевозках на всех оптимальных направлениях, обусловленных удобным географическим расположением региона.

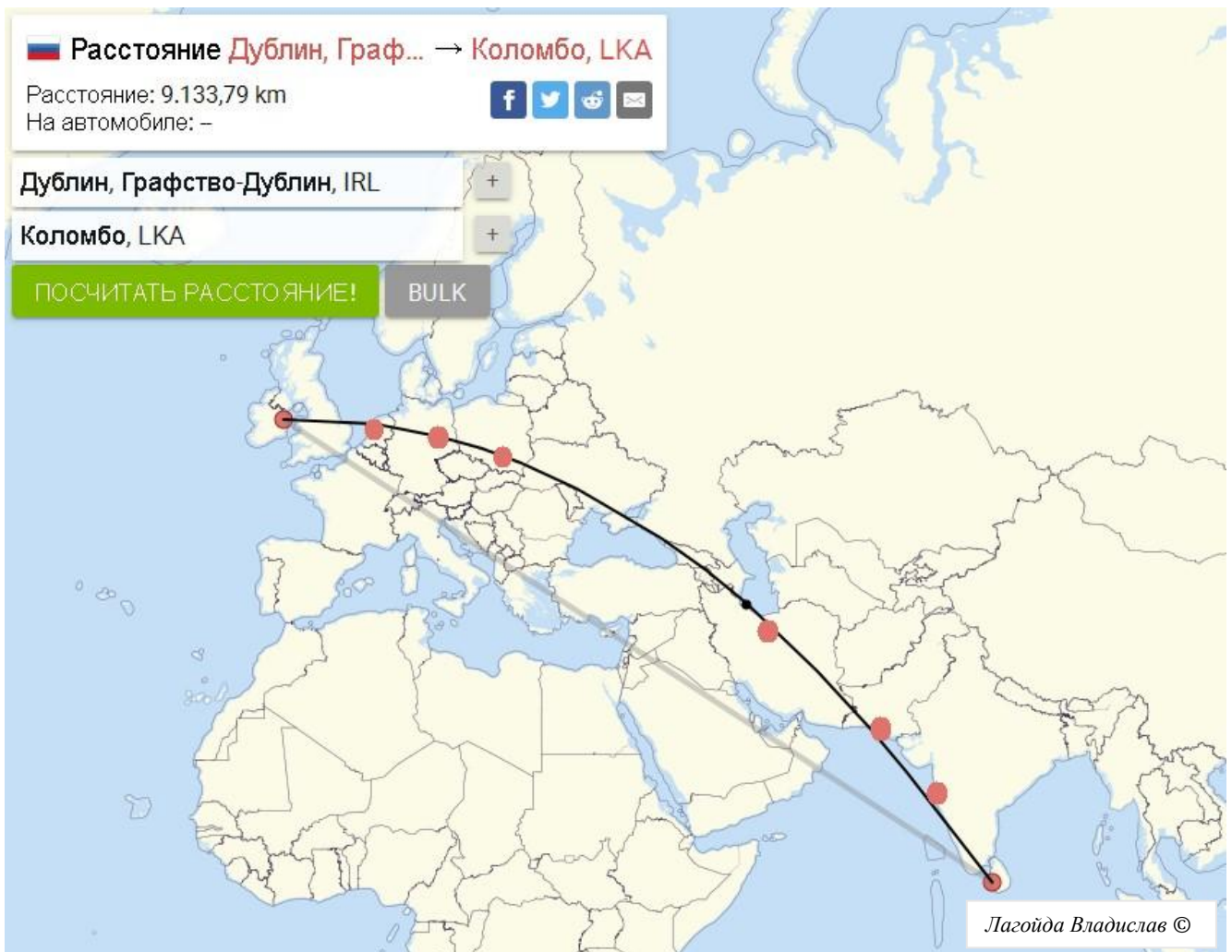


Рисунок 36. Оптимальное положение Крыма на пространстве «Север-Юг»

Крымский полуостров расположен на прямой линии кратчайшего маршрута следования самолётов из Дубая, Тегерана, Карачи, Мумбая, Бангкока, Ханоя, Коломбо в Северную Европу, включая крупнейшие аэропорты Лондона, Франкфурта, Амстердама.

С учётом кривизны планеты земля и её сплюснутости к полюсам, Крым является узловой точкой близкой к середине маршрута следования самолётов в Тегеран из большинства крупнейших аэропортов Европы, а именно: Лондона, Парижа, Франкфурта, Брюсселя, Люксембурга, Амстердама и Роттердама, Дублина и Берлина.

А также из других городов, такие как Дрезден и Лейпциг, Гамбург и Кёльн, Мюнхен и Баден-Баден, Прага и Краков, Вена и Будапешт.

Охватывая в целом Рурский бассейн и крупнейшие агломерации Северной Европы, и целых регионов и государств: Ирландии, Уэльса, Англии, Германии, Нидерландов, Бельгии, Франции, Чехии, Словакии, Австрии и Венгрии. Что позволяет использовать Крымский авиационный узел как естественный пересадочный пункт в рамках реализации проекта Север-Юг во всевропейском масштабе, с привлечением стран ЕС.

Кроме Тегерана, Крым является узловым центром оптимальной пересадки в Бангкок при следовании из городов Испании, Италии, Португалии, Балканских стран (включая Сербию). Бангкок занимает 20ю строчку мирового рейтинга загрузки аэропортов. Маршруты в Дубай, Катар, Бахрейн, Кувейт, Багдад и Маскат из Рейкьявика, Осло, Копенгагена, Берлина, Гамбурга, Варшавы, Кракова через Крым - кратчайшие. Близки к оптимальным маршруты следования в Дубай из Амстердама, Роттердама, Франкфурта, Лондона.

Крымский авиационный узел представляет собой оптимальное связующее транспортное звено между Северной Европой и Персидским заливом. А также между Эр-Риядом и Скандинавией. В Санто-Доминго из Тегерана, Бомбея, Карачи и в том числе из Коломбо.

Крым также находится на оптимальном кратчайшем маршруте из Дубая в Нью-Йорк, Торонто, близ оптимального пути из Дубая в Майами, Мемфис, Мехико\Канкун, Гавану. Но самое удивительное, что Крым находится на кратчайшему пути из Дубая в Крупнейший Аэропорт Мира - в Атланту, загрузка которого превышает 100 млн. человек. Тем самым, Крым находится на кратчайшем отрезке между аэропортами занимающими 1 и 3 строчки мирового рейтинга загрузки.

Также Крым расположен на пути крупнейших беспересадочных маршрутов:

- a) Лондон-Перт (второго по протяжённости в Мире);
- b) Доха-Хьюстон (14-го по протяжённости);
- c) Дубай-Атланта (24-го по протяжённости)
- d) Дубай-Хьюстон (проходит в непосредственной близости).

В то же время не будет забывать, что львиная доля мировых перевозок приходится на межрегиональные перелёты между крупнейшими городами одной страны. Внутренние рейсы из Сеула, Токио, Пекина и иных городов. Крупнейшим межгосударственным маршрутом является Тайбей-Гонконг. Таким образом, развитие внутреннего сообщения должно также оставаться в приоритете. В советский период авиарейсы из Симферополя направлялись в значительное число городов России напрямую. По числу пунктов назначения аэропорт занимал одно из ведущих мест в стране. Ныне аэропорт сконцентрирован на внутрироссийских перевозках, однако имеет значительный транзитный потенциал для рейсом и из России.

Аэропорты Севастополя (проект) и Симферополя являются граничными в Юго-Западном направлении. Транзит через данные воздушные гавани обеспечивает кратчайший путь следования из России в Египет а Африку в Целом, в Западную Турцию, Южную Европу, Латинскую Америку. Являясь воздушными воротами России на всём Юго-Восточном направлении. Особую роль также занимает расположение Симферопольского аэропорта между ЕС и АТР. В частности, между странами Малаккского полуострова и Европой.

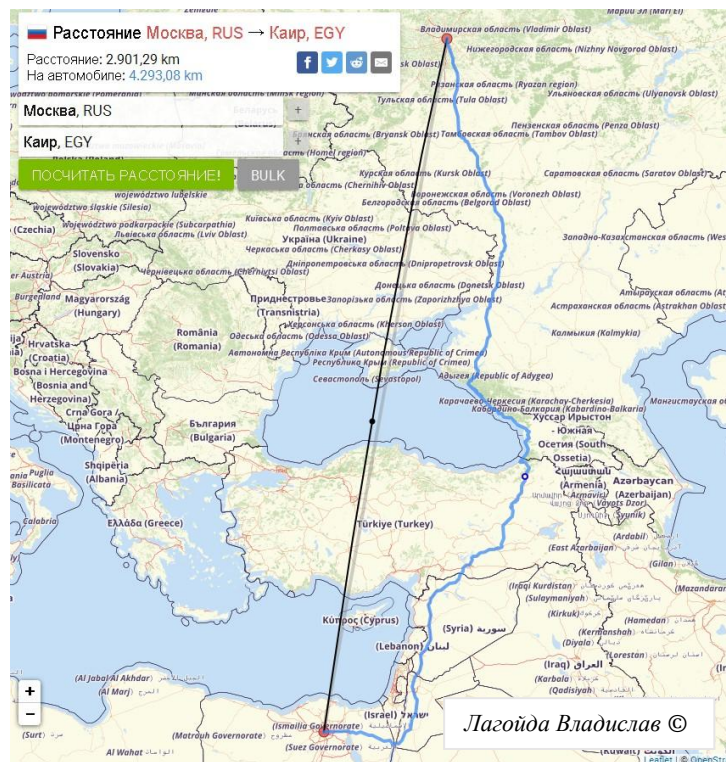


Рисунок 37. Маршруты «Москва-Каир»

Крым находится на маршрутах следования в Африку и Турцию из Москвы. На карте изображён маршрут во второй в Африке по загрузке Аэропорт Каира (пассажиропоток аэропорта равен 14 млн. человек в год). Крым также находится на маршрутах следования в Африку и Турцию из СПб (Рисунок 38).

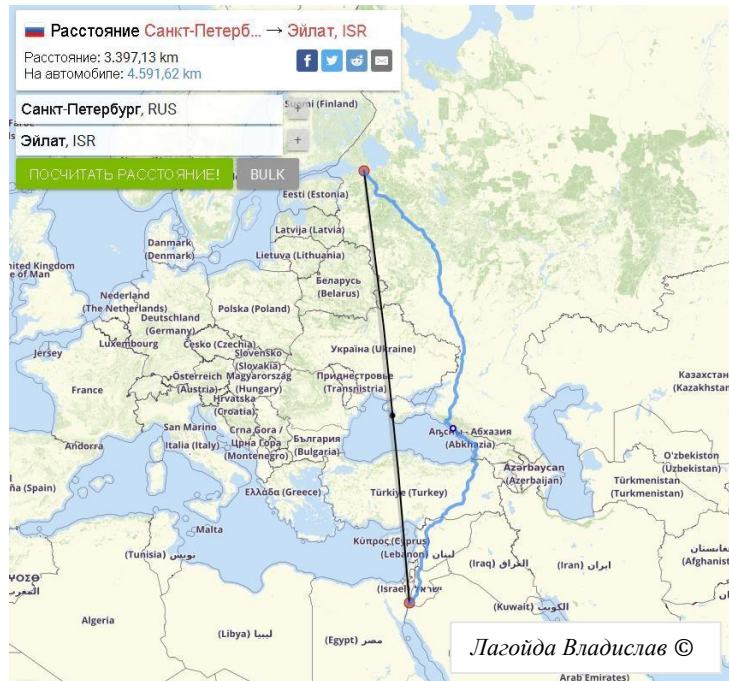


Рисунок 38. Маршрут СПб – Красное море.

Инфраструктуру перспективного международного крымского авиатранспортного узла составляют Аэропорты городов Симферополь, Севастополь и Керчь:

- 1) Аэропорт Сиферополя. Значительно преобразился. Появилось новое здание аэропорта, новая полоса. Пассажиропоток увеличивается всё больше. Объездная дорога в рамках проекта строительства Трассы Таврида обеспечила большую транспортную доступность аэропорта.
- 2) Аэропорт Бельбек. Аэропорт двойного назначения — аэродром совместного базирования на северо-западе Севастополя. С 2014 года пассажирские рейсы не осуществляются, аэродром обслуживает только самолёты ВКС РФ.
- 3) Аэропорт Керчь. До 2014 года аэропортом интересовались индийские инвесторы, Однако аэропорт так и не был реализован.

Крымский транзит нефти и нефтепродуктов также имеет большие перспективы. Транспортировка нефти через Крымский полуостров перспективна, как в виду центрального географического положения полуострова в Черноморском бассейне, так и близостью подводящей инфраструктуры России, логистической доступностью направлений транспортировки продукции.

Крым имеет возможность стать транспортным евразийским хабом и для отправки нефти и нефтепродуктов. Перспективы обусловлены наличием в Крыму мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов для последующей отправки танкерами до Черноморских портов (Турции) и стран Средиземноморья. Нефтеналивные мощности объёмом 8 млн. т имеются в Феодосийском порту.

Реализуя нефтепродукты и сырую нефть как на территории Турции, так и используя Турцию как страну-транзитёра РФ значительно расширит свой экспортный потенциал. В частности, путём использования нефтепровода «Самсун-Джейхан» при его неполной загрузке либо при его расширении. Тем самым минимизировав экологические риски при прохождении танкерами черноморских проливов.



Рисунок 39. Перспективы Крымского транзита нефтепродуктов в Турцию.

В случае загруженности - отправка комбинированным маршрутом с использованием ж\д вместо нефтепроводов и нефтепродуктопроводов. С курсированием составов с цистернами нефти и нефтепродуктов до порта Джейхан. Параллельно осуществлять реализацию нефти на нефтеперерабатывающие предприятия Турции (турецкие НПЗ), включая

реализацию нефтепродуктов напрямую на АЗС Турции, в компании рознично сети. В том числе путём создания своей розничной сети АЗС в Турции.



Рисунок 40. КТК «Тенгиз-Астрахань-Новоросийск» и нефтепровод «Баку-Новоросийск» и их перспективны сопряжения с инфраструктурой Крыма.

Большой интерес для направления транзитных энергетических потоков через Крым Нефтепровод КТК Тенгиз-Астрахань-Новоросийск, который представляет собой один из крупнейших международных нефтетранспортных проектов с участием России, Казахстана, а также ведущих мировых добывающих компаний.

Проект создан для строительства и эксплуатации магистрального трубопровода протяженностью более 1,5 тыс. км.

В систему КТК поступает нефть в основном с обширных месторождений Западного Казахстана, а также сырьё российских производителей. [6, с. 119] Реализуется проект расширения КТК до 67 млн. тонн нефти в год. [7, с. 120]

Нефтепровод формирует перспективы транспортировки Казахской нефти через Крым в регион Большого Средиземноморья.



Рисунок 41. КТК Тенгиз-Астрахань-Новоросийск и пути доставки казахстанской нефти в Крым

Также представляет интерес нефтепровод «Баку — Новоросийск» — трубопровод для транспортировки каспийской нефти к российскому порту Новоросийск, расположенному на берегу Чёрного моря. Общая длина нефтепровода 1330 км, из них 231 км проходит по территории Азербайджана. С момента запуска нового нефтепровода Баку — Тбилиси — Джейхан важность старого маршрута для Азербайджана уменьшилась, если изначально поставки составляли 5 млн тонн нефти, то в 2017 году объём прокачиваемой достиг всего 1,5 млн тонн [8, с. 121].

В связи с чем варианты дальнейшего использования нефтепровода в контексте сопряжения с Крымской инфраструктурой:

- переоборудование в нефтепродуктопровод;
- реверс и отправка зарубежной нефти, с разгрузкой в Новоросийске и Феодосии.
- наполнение иранской нефтью;
- наполнение казахстанской нефтью (в том числе по КТК); - наполнение российской нефтью (добытой на Каспии).

Обеспечить транзит отправляемой из РФ нефти к Средиземноморским рынкам может и пока-что ещё не реализованный проект нефтепровода «Бургас – Александрополис».



Рисунок 42. Перспективы использования проекта «Бургас-Александруполис»

В непосредственной близости с Крымским полуостровом находится конечный пункт маршрута трубопроводной транспортировки нефтепродуктов по нефтепродуктопроводу «Юг» [9, с. 122].

Нефтепродуктопровод «Юг» из Волгограда до Новороссийска можно продлить до Феодосии, Обеспечив при этом:

- полную загрузку нефтеналивных мощностей Феодосийского порта на отгрузку нефтепродуктов;
- Снижение нагрузки на нефтеналивные мощности Новороссийского порта, Позволив ему нарастить объёмы перевалки нефти и нефтепродуктов из ИНЫХ ИСТОЧНИКОВ.



Рисунок 43. Нефтепродуктопровод «Юг»

Возможности приёма значительных объёмов нефти и нефтепродуктов как по суше (по нефтепроводам и по ж\д) так и по морю (танкерами с разгрузкой в портах Крыма), а также возможности реализации и отгрузки готовой продукции всеми видами транспорта, обеспечивают Крым перспективами развития и нефтеперерабатывающего кластера на полуострове.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

РФ также, как и другим ведущим экономическим лидерам следует начать свою компанию по развитию коридоров Евразии, тех, которые идут на благо транзита через РФ. Участвовать в проектах не только на своей территории и только за свой счёт. Требуется создать именно проект развития окружающего Россию мира, подводящей к России инфраструктуры, а также составить список реализуемых и планируемых к реализации проектов которые РФ должна поддерживать, а которые не обязана ввиду отсутствия государственных и экономических интересов, в условиях санкционного режима имеющие довольно ограниченные перспективы.

Целью научного исследования являлось выявление места России в экономических проектах крупнейших экономик Мира и варианты их сопряжения с инфраструктурными проектами на территории России. Достижение указанной цели осуществлялось путем решения следующих задач: 1) изучения крупнейшие инфраструктурные проекты исследуемых стран и их роль в глобальных общемировых проектах; 2) анализа политики и роль России в международных инфраструктурных инициативах; 3) выявления факторов сопряжения проектов и путей экономического сотрудничества. Включая территорию регион Большого Средиземноморья, Крым и Севастополе.

Исходя из целей можно сделать следующие выводы о том, что в рамках проведённого исследования каждая из перечисленных задач нашла своё отображение в трёх разделах диплома и соответствует как объекту, так и предмету исследования заявленным перед началом исследовательской работы.

Проекты тройки ведущих мировых экономик охватывающая большинство стран Азии, Европы и Африки, в частности инициатива «Один пояс – один путь», которая является новой инициативой внутренней и внешней политики Китая и предусматривает углубление политического сближения между Китаем и другими странами мира, продвижение экономической интеграции на

региональной арене, и укрепления гуманитарных контактов между разными странами, для последующего формирования новой модели сотрудничества мировой экономики. Инфраструктурные проекты развития реализуемые у границ России, несут новые шансы и вызовы для последующего углубления всесторонних отношений с государствами как ближнего, так и дальнего зарубежья.

Интеграция России в экономические проекты ведущих мировых экономик является не просто веянием времени, а и инструментом учёта мировой геополитической и геоэкономической обстановки и подготовки экономики страны к более стремительному восстановлению и росту за счёт роста торгово-экономического взаимодействия и налаживанию товарооборота.

После мирового финансового кризиса 2008-го года, ситуация в современном Мире изменилась. В АТР экономика продолжает стремительно развиваться, в Южной Азии – сохраняет стабильно быстрые темпы роста, в Центрально-азиатском регионе – незначительно отстает, на Западе положение экономики остается непростым, особенно в условиях пандемии. Европа оставаясь одним из наиболее экономически развитых регионов мира подвергается одним из наиболее стремительных снижений темпов роста экономики, что в частности обусловлено как новыми, так и уже застарелыми кризисами. Не способствует экономическому Росту ЕС и режим взаимных санкций между Россией и ЕС, выход из ядерной сделки с Ираном американской стороны, последствия Арабской весны, охватившей все южные границы Евросоюза.

Задачей описанных в рамках исследования инициатив является переориентации транспортных путей, логистических потоков и торгово-экономических коридоров на российскую территорию и российскую юрисдикцию является ведущей для всестороннего сотрудничества с сопредельными странами и раскрытия потенциала экономического роста в интеграционных объединениях России (ЕАЭС, ШОС, БРИКС, РИК, АТЭС, СНГ и пр.), реализуя общий выигрыш на фоне мировой глобализации и нарастания кризисных явлений в мировой экономике обусловленных пандемией.

Анализ экономических проектов ведущих экономик Мира позволил получить представление о основных устремлениях и тенденциях развития потенциальных партнёров по экономическому сотрудничеству. Особое внимание намеренно было уделено КНР и проекту «Один пояс один путь» ввиду значительного роста антироссийских настроений и ужесточения санкционного бремени в отношении государства российского со стороны как США, так и Евросоюза под действиями внешних и внутренних антироссийских сил, определяющих вектор развития евроатлантической геоэкономической направленности.

Выдвигаемая концепция поиска оптимального сопряжения с экономическими проектами во всех трёх направлениях ставит перед собой ключевой целью восстановить и развить внутреннюю экономику, за счёт создания перерабатывающих производств на стыке экономических коридоров, развить внешнеторговые отношения и связи, цепочки поставок и войти как в существующие, так и в перспективные направления движения товаров и услуг, выполняя потребность развития самой России. Экономика России испытала более 30 лет период турбулентности и кризисов, сменяющийся периодами развития и накопления ресурсов на случай экстремальных событий. Чтобы преодолеть проблемные негативные последствия ввода санкций, последствий пандемии и иных негативных факторов, России следует продолжать попытки строить политику экономической открытости во взаимодействии со странами мира, особенно в реализации инфраструктурных проектов и проектов, направленных на развитие магистральной инфраструктуры, сохраняя при этом здоровый протекционизм в отношении своих национальных и торгово-экономических интересов. Совместная реализация, сопряжение и вхождение в реализуемые зарубежными экономиками проекты будет способствовать подъему экономики России, укреплению обширных контактов и продвижению региональной интеграции во всех сопредельных и приграничных регионах, а также стимулировать общее взаимное процветание стран и народов. Определение места России в инициативах ведущих экономик оказывает важное значение для последующего приграничного сотрудничества между странами.

Россия играет важную роль в политической и экономической сферах, в сфере безопасности и на евразийском пространстве, и в мире в целом. Россия заинтересована в обеспечении безопасности и стабильности регионов её окружающих, но и в недопущении роста угроз в отношении самой России. Важное географическое положение позволяет реализовывать строительство проектов Европы, Азии и Северной Америки в том числе и с точки зрения развития региональной и межрегиональной безопасности. Присоединение России к инфраструктурным проектам зарубежных инициатив соответствует стратегическим интересам России в европейском, евразийском, азиатском, арктическом и общемировом пространствах.

Роль в мировой геополитике как одного из столпов безопасности отражает незаменимую роль России в участии создания проектов, проходящих как по её территории, так и проходящих у её границ. При этом проводятся постоянные непрекращающиеся попытки намеренного снижения роли России в обеспечении данной безопасности. Без поддержки России, проходящие по её территории проекты (в частности проект китайской инициативы «Один пояс – один путь») будет довольно сложно реализовать в полной мере. А также в значительной степени будут снижены перспективы дальнейшего роста и развития проектов, ограниченных как территориально, так и магистралью. Таким образом, при реализации инициатив следует учитывать, прежде всего, фактор России и искать точки соприкосновения со стратегиями стран, на территориях которых реализуются либо собираются в перспективе быть реализованными, проекты развития транспортной и экономической инфраструктуры.

Подытожив, следует отметить, что интеграция проектов ведущих экономик Мира через территорию России, в частности проекта «Один пояс – один путь» – это путь, нахождение оптимальных направлений и параметров развития которого, приведёт к обоюдному выигрышу всех сторон, принимающих непосредственное участие в реализации данных проектов, а Россия может и должна являться неотъемлемым участником в совместном создании экономических инициатив.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абаев Н.В. Евразийский проект и будущее России / Н.В. Абаев, В.Р. Фельдман // Вестник Тувинского государственного университета. Социальные и гуманитарные науки. – 2015. – №1. – С. 155 – 158.
2. Абаев Н.В. Проективность евразийства и будущее России / Н.В. Абаев, В.Р. Фельдман // Вестник Бурятского государственного университета. Философия. – 2015. – №6. – С. 11 – 13.
3. Авшаров А.Г. Государственная внешнеэкономическая политика Российской Федерации: Учебник для вузов. Стандарт третьего поколения / А.Г. Авшаров – СПб.: Питер, 2012. – 528 с.
4. Алексеенкова Е. Сравнительный анализ деятельности созданных в Центральной Азии форматов "5+1" (с участием США, Южной Кореи, Японии и ЕС) / Е. Алексеенкова // «Международная аналитика». ИМИ МГИМО (У) МИД РФ – 2017. – №1(19). – С. 29 – 41.
5. Алексей Миллер и Министр иностранных дел Монголии Батмунхийн Батцэцэг обсудили проект «Союз Восток» // Сайт ПАО «Газпром» URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2021/june/article529976/> (дата обращения: 01.06.2021).
6. Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕврАзЭС: перспективы интеграции / Л.О. Бабынина // ЕврАзЭС интеграционный опыт ЕС / Отв. ред. М.Г. Носов. Доклады Института Европы № 242. М., 2009. – С. 123 - 144.
7. Байков С.А. «Шелковый путь»: экономика и геополитика / С.А. Байков // Постсоветский материк. – 2016. – № 3(11). – С. 84 — 92.
8. Боброва В. В., Большое пространство Евразии: возможности, ограничения, риски / В.В. Боброва // Азимут научных исследований: экономика и управление. / Оренбург: Институт менеджмента Оренбургский государственный университет, 2019. - Том 8. - № 3(28). - С. 98-101.

9. Борисов Д.А. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: комплементарный потенциал, индифферентная реальность / Д.А. Борисов // Вестник Томского государственного университета. – 2017. – №419. – С. 109 – 114.

10. Великую державу убивают никчемные войны // Геополитика. 13.03.2018 //URL: <http://geo-politica.info/velikuyu-derzhavu-ubivayut-nikchemnye-voyny.html> (дата обращения: 18.03.2021).

11. Выступление Си Цзиньпина в МГИМО, 22 марта 2013 г. // Youtube канал МГИМО. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=3jw1US3TksY&feature=youtu.be> (дата обращения: 10.02.2021).

12. Гарбузарова Е.Г. Дальний Восток России в контексте сопряжения Евразийского экономического союза и китайского проекта "один пояс - один путь": перспективы и риски / Е.Г. Гарбузарова // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2018. – Том 10. – №3/1. – С. 58-64.

13. Гарифулина П.Р. Значение пассажирского транспорта в развитии экономики РФ / П.Р. Гарифулина, В.С. Кондрашов, А.А. Гордеева // Актуальные проблемы управления экономикой и финансами транспортных компаний. Сборник трудов Национальной научно-практической конференции. – М: Российский университет дружбы народов, 2016. — С. 162—165.

14. Глазьев С.Ю. Евразийское партнёрство – основа долгосрочного мира и процветания [Электронный ресурс] / С.Ю. Глазьев // Еженедельник «Звезда» – Режим доступа: <https://zvezdaweekly.ru/news/2019313107-2Yqsz.html>. (дата обращения: 10.04.2020).

15. Глазьев С.Ю. Концептуальные предложения по практической реализации идеи большого евразийского партнерства / С.Ю. Глазьев // Экономические стратегии. – 2019. – № 1. – С. 6-17.

16. Глазьев С.Ю. ЭПШП и проблема интеграции / С.Ю. Глазьев // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2016. – Том 9. – №6. – С. 14-17.

17. Говорова А.В. Энергетическое сотрудничество стран ЕАЭС и Китая / А.В. Говорова // Международная торговля и торговая политика. – 2019. – №4 (19). – С. 135-144.

18. Гулятьева Г.С. Великий Шелковый путь — путь взаимовыгоды в эпоху глобализации / Г.С. Гулятьева // 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.

19. Дисбалансы транстихоокеанского пространства / Отв. ред. В. В. Михеев, В. Г. Швыдко; ИМЭМО РАН. — М.: Магистр, 2014. — 320 с.

20. Договор между Российской Федерацией и Республикой Крым о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов // Сайт Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/20604/> (дата обращения: 18.03.2021).

21. Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой 16.07.2001. // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3418> (дата обращения: 18.03.2021).

22. Дугин А.Г. Война континентов. Современный мир в геополитической системе координат./ А.Г. Дугин – М.: Академический проект, 2015. – 359 с.

23. Дугин А.Г. Многополярный мир и российская внешняя политика [Электронный ресурс] / А.Г. Дугин // Международная жизнь – 2012. – №9. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/737>. (дата обращения: 01.05.2021).

24. Дугин А.Г. Основы геополитики./ А.Г. Дугин – М.: Арктогея, 2000. – 451 с.

25. Елизаров М.В. К вопросу об углублении кризиса в российско-американских отношениях на нынешнем этапе развития / М.В. Елизаров // Правовое государство: теория и практика. – 2016. – №4 (46). – С. 182 – 189.

26. Есипов И.И. Международная молодежная интеграция на евразийском пространстве / И.И. Есипов // Управленческое консультирование. – 2015. – №11. – С. 137 – 141.

27. Ефимова Л.М. Индонезийская «Морская ось мира» и китайский «Морской шёлковый путь XXI века» / Л.М. Ефимова // Вестник МГИМО Университета. – 2015. – С. 196 – 204.

28. Ефременко Д.В. Сопряжение китайской инициативы «экономический пояс Шелкового пути» и интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» в контексте трансформаций современного мирового порядка / Д.В. Ефременко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. – Том. 23. – № 23. – С. 29-41.

29. Железнодорожная колея в разных странах. [Электронный ресурс] // Блог о самостоятельном туризме. URL: <http://www.bygeo.ru/materialy/karty/713-zheleznodorozhnaya-koleya-v-raznyx-stranax.html>. (дата обращения: 12.05.2021).

30. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты / В.П. Журавель // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. – 2019. – №2. – С. 119-124.

31. Замглавы МИД РФ: антироссийские санкции привели к росту торговли между Москвой и Пекином. // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6220836> (дата обращения: 18.12.2020).

32. Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров. // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52273> (дата обращения: 18.03.2021).

33. Зименков Р. И. Торгово-экономические отношения США со странами БРИКС / Р.И. Зименков // США & Канада: экономика, политика, культура – 2020. – № 8 – С. 52-69 [Электронный ресурс]. URL: <https://usacanada.jes.su/S268667300010628-0-1> (дата обращения: 18.05.2021).

34. Зуйкина А.В. «Анализ конфликтогенов в современном состоянии взаимоотношений между Россией и Западом» / А.В. Зуйкина, В.А. Масликов // Материалы Ивановских чтений – РГСУ. – 2017. – № 2-1 (12). – С. 165 – 170.

35. Иванов Э.М. Экономические отношения России со странами Центральной Азии / Под ред. Е.М. - М: Рос. ин-т стратег. исслед, 2006. - 127 с.

36. Каледин Н.В. География мира в 3 т. Том 1. Политическая география и геополитика: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Под

редакцией Н.В. Каледина, Н.М. Михеевой. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 295 с.

37. Калиновский И. Новый Шелковый путь. [Электронный ресурс] / И. Калиновский. // «Expert Online» 28.09.14 URL: <http://expert.ru/2014/09/28/novvii-shelkovyuii-put> (дата обращения: 30.01.2021).

38. Каратаева К.Е. Фактор Китая в контексте развития концепции ЭППП и интересы России / К.Е. Каратаева // Россия: тенденции и перспективы развития. — 2017. — Ч.1. — С. 295 – 299.

39. Концепция внешней политики Российской Федерации. // МИД РФ. URL:http://www.mid.ru/foreign_policy/news//asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/2542248 (дата обращения: 18.03.2021)

40. Кончева Е.О. Оценка мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий: применимость международного опыта в Российской Федерации / Е.О. Кончева // Государственное управление. Электронный вестник. — 2015. — № 52. — С. 163 — 176.

41. Краткий обзор отношений // Постоянное представительство Российской Федерации при Европейском союзе. URL:<https://russiaeu.ru/ru/kratkii-obzor-otnoshenii> (дата обращения: 18.02.2021).

42. Курилов В.И. Экономическая стратегия КНР «Новый шёлковый путь» и основные транспортные коридоры России / В.И. Курилов, Ю.Ю. Попова // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. — 2016. — №3. — С. 151 – 165.

43. Курылев К.П. Евразийская идеология во внешней политике современной России / К.П. Курылев, Г.М. Какенова, С.К. Алиева, Н.Г. Смолик // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. — 2019. — №4. — С. 151 – 165.

44. Курылев К.П. Экономический пояс Шелкового пути как геоэкономический проект КНР / К.П. Курылев, Д.В. Станис, В. Ин // Диалог: политика, право, экономика. — 2016. — № 3. — С. 83 – 92.

45. Лавров С.В.: сопряжение Экономического пояса Шелкового пути с

процессами евразийской интеграции. // МИД РФ. URL: http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/C0CE36DCDAABF0E444257CBB0020E494 (дата обращения: 18.03.2021).

46. Лазарева Н.Ю. Евразийский экономический союз и геополитические интересы России / Н.Ю. Лазарева // Северо-Кавказский юридический вестник. – 2016. – №3. – С. 15 – 20.

47. Ларин А.Г. К анализу сущности проекта ЭПШП и его сопряжения с ЕАЭС / А.Г. Ларин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – С. 138 – 149.

48. Ларин А.Г. Новый Шёлковый путь и его сопряжение с ЕврАзЭС: некоторые замечания / А.Г. Ларин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – С. 339 – 354.

49. Латов Ю. В. Великий шелковый путь — пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») / Ю.В. Латов // Историко-экономические исследования. — 2010. — № 1. — С. 123-140.

50. Лебедева Н.Б. Китайские инициативы ЭПШП и МШП vs индийские проекты “Mausam”, “Spice Road”, “Sagar mala”и “cotton routes / Н.Б. Лебедева // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2015. – №26. – С. 26 – 57.

51. Литвинов А.И. Политика современных «шелковых путей» / А.И. Литвинов // Вестник МГИМО Университета. – 2016. – № 4 (49). – С. 176 – 180.

52. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь»: Российская проекция и проблемы сопряжения / С.Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. – С. 27 – 36.

53. Лузянин С.Г. Один пояс, один путь - политические и экономические измерения / С.Г. Лузянин // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. – №40. – С. 5 – 14.

54. Лузянин С.Г. Сотрудничество России и Китая в ШОС по реализации концепции Большого евразийского партнерства / С.Г. Лузянин, А.Ф. Клименко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2019. – С. 98 – 113.

55. Лузянин С.Г. «Возвышение» ШОС: успехи и препятствия / С.Г. Лузянин, В.С. Фроленков // Вестник Томского государственного университета. — 2016. — №404. — С. 105 – 110.

56. Лукин А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция / А.В. Лукин // Международная жизнь. — 2014. — № 7. — URL: http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html (дата обращения: 28.02.2021).

57. Лукин Ю.Ф. Международные морские пути грузоперевозок в Арктике / Ю.Ф. Лукин // Арктика и Север. — 2020. — №40. — С. 225 – 253.

58. Лысенко А.А., Взаимодействие России и КНР в рамках программы "Шёлковый Путь" / А.А. Лысенко // Вестник РУДН. серия: Политология – М: Российский университет дружбы народов, 2018. — Том 20. — №1. — С. 51-59.

59. Макаров И.А. Сопряжение евразийской интеграции и экономического пояса Шелкового пути: возможности для России / И.А. Макаров, А.К. Соколова // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. — 2016. — С. 40-57.

60. Максимов В.Л. Статистический анализ значимости транспорта для экономики РФ / В.Л. Максимов // 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.

61. Мамлева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквици-зационного взаимодействия народов Евразии / Л.А. Мамлева // Vita Antiqua. — 1999. — №2 — С.53 – 61.

62. Мантусов В.Б. Особенности интеграции Российской Федерации в Евразийском экономическом пространстве / В.Б. Мантусов // Вестник Российской таможенной академии. — 2017. — № 3. — С. 19 – 27.

63. Мантусов В.Б. Перспективы Евразийского экономического союза и Европейского союза в Азиатско-Тихоокеанском регионе / В.Б. Мантусов В.Б.,

Р.Н. Шангараев // Вестник Российской таможенной таможенной академии. – 2017. – № 2. – С. 7 – 18.

64. Матвеев И.Е. Энергетическая политика ЕАЭС в ракурсе ЭПШП / И.Е.Матвеев // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – №3. – С. 11 – 33.

65. Михалёв М.С. Идеологический аспект инициативы ЭПШП / М.С. Михалёв // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2016. – Том 9 - №6. – С. 13-14.

66. Морозов С.А. Развитие транспортной инфраструктуры как фактор экономической безопасности / С.А. Морозов // Современное состояние и проблемы развития мировой экономики материалы научной конференции бакалавров, магистров и аспирантов Института мировой экономики и бизнеса и кафедры международных экономических отношений / Под ред. И.В. Андропова – М: Российский университет дружбы народов – 2016. – С. 122 – 126.

67. Муратшина К.Г. Китайская инициатива "один пояс, один путь" в оценках европейских экспертно-аналитических центров (2013-2017 гг.) / К.Г. Муратшина // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – 2018. – Том 23 - №4. – С. 131 – 147.

68. На Л. Инициатива "Один пояс, Один путь" как метод сопряжения Китая со странами африканского континента / Л. На // Международные отношения. – 2018. – №2. – С. 104 – 109.

69. Нелина Л.П. Сотрудничество и конкуренция России и Европы на современном этапе / Л.П. Нелина // Материалы Международной научной конференции «Потёмкинские Чтения». – Севастополь: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Севастопольский государственный университет», 2010. – С. 314-319.

70. Нечаев В.Д. Концепция Геостратегического Атласа Большого Средиземноморья / В.Д. Нечаев, И.А. Чихарев, А.А. Ирхин, Д.В. Маковская // Вестник Московского университета. Серия 5: География. – Севастополь:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Севастопольский государственный университет» – 2019. – С. 67-74.

71. Никитенко А.И. Европейским союз и Евразийский экономический союз на пространстве СНГ: содержание конкурентной борьбы / А.И. Никитенко // Среднерусский вестник общественных наук. – 2018. – Том 13. – №6. – С. 128-139.

72. Николаева К.С., «Экономические противоречия России и США» // Экономика и управление: Проблемы, Тенденции, Перспективы / К.С. Николаева // Материалы научной конференции студентов и магистрантов. Сборник научных статей. Под редакцией О.Ю. Челноковой. // Наука. – 2019. – С. 112-115.

73. Носов М.Г. ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта "Один пояс – один путь": Предварительные итоги. Статья вторая / М.Г. Носов // Современная Европа. – 2020. – №6. – С. 15-28.

74. Носов М.Г. Россия в контексте китайского проекта «Один пояс – один путь». Статья первая / М.Г. Носов // Современная Европа. – 2020. – №5. – С. 15-28.

75. Ожерельев В.Н., Цивилизационная идентификация России как условие её успешного социально-экономического развития / В.Н. Ожерельев, М.В. Ожерельева // European Social Science Journal. – 2018. – № 12-1. – С. 32-40

76. Подберёзкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) / О.А. Подберёзкина // Вестник МГИМО Университета. – 2015. – № 1(40). – С. 57—65.

77. Подвойский Г.Л. Феномен глобализации по-китайски и проблема евразийской интеграции / Г.Л. Подвойский // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. – 2017. – №4. – С. 40 – 46.

78. Попова Ю. В. К вопросу о повышении транзитного потенциала магистральных железных дорог России. 06.12.13. // SWorld. URL: <http://www.sworld.com.ua/konFer33/692.pdf> (дата обращения: 02.02.2021).

79. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев. Стратегия вечной дружбы. Казахстана / Н.Н. Назарбаев, Т.А. Мансуров – М.: Русский раритет, 2000. – 407 с.

80. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути

XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел, Министерство коммерции КНР (издано с санкции Госсовета КНР). 28.03.2015. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 18.03.2021).

81. Проектирование новых мощностей в Китае (г. Тяньцзинь) и Индонезии (г. Тубан). // Сайт НК «Роснефть». URL: <https://www.rosneft.ru/business/Downstream/refining/Construction/> (дата обращения: 18.03.2021).

82. Проект «Экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь XXI века» // Госкомитет по делам развития и реформ, МИД и Министерство коммерции КНР. Издано Госсоветом КНР в марте 2015 г. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aall> (дата обращения: 18.03.2021).

83. Распоряжение Президента Российской Федерации от 16.12.2015 г. №412-рп. О проведении Года российских средств массовой информации в Китайской Народной Республике и Года китайских средств массовой информации в Российской Федерации. 16.12.2015. // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/40311> (дата обращения: 18.03.2021).

84. Речь Си Цзиньпина на Боаоском азиатском форуме пролила свет на путь азиатских стран к процветающему и гармоничному будущему. // Жэньминь жибао онлайн. 30.03.2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0330/c95181-8870961.html> (дата обращения: 18.03.2021).

85. Сазонов С.Л. План строительства «Пояса и пути» как приоритетный национальный проект экономического развития КНР / С.Л. Сазонов // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. – 2018. – С. 480 – 484.

86. Санакоев С.Ф. ЭПШП и Российский Дальний Восток / С.Ф. Санакоев // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2018. – Том 9. – №6. – С. 17-18.

87. Сафронова Е.И. XIX съезд КПК, проект ОПОП и отношения Китая с развивающимся миром / Е.И. Сафронова // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. – С. 154 – 170.

88. Селезнев П.С. "Северный поток-2": Коммерческий проект и политическое оружие в руках Запада / П.С. Селезнев, А.Д. Сереева // Образование и право. – 2018. – №5. – С. 21 – 26.

89. Семедов С.А. «Теория международных отношений. Словарь-справочник» Учебно-методическое пособие / С.А. Семедов - М.: РАНХиГС, 2014. - 130 с.

90. Сила Сибири. Крупнейшая система транспортировки газа на Востоке России // Сайт ПАО «Газпром». URL: <https://www.gazprom.ru/projects/power-of-siberia/> (дата обращения: 18.03.2021).

91. Скамкочашвили С. Проект Морского шёлкового пути: Глобальный Диалог / С. Скамкочашвили, К.Д. Кунцевич // Коммуникология. – 2019. – Том 7. – №3. – С. 105 – 119.

92. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия 20.05.2014 // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 18.03.2021).

93. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 08.05.2015 // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 18.03.2021).

94. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества. 08.05.2015 // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 18.03.2021).

95. Статистическая служба Всемирного Банка. // Сайт Всемирного Банка. URL: <http://www.worldbank.org/>. (дата обращения: 18.03.2021).

96. Степанов Н.С. Влияние ЕАЭС и ОПОП на ускорение модернизации экономических моделей развития России и Китая / Н.С. Степанов // Россия и современный мир. – 2020. – С. 109 – 129.

97. Столетов О.В. Геополитические основания проекта «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья» / О.В. Столетов, И.А. Чихарев, О.А. Москаленко, Д.В. Маковская. // ИнтерКарто. ИнтерГИС. Геоинформационное обеспечение устойчивого развития территорий: Материалы Междунар. конф. – М: Издательство Московского университета, 2019. – Том 25. – Ч.1. – С. 163 – 178.

98. Султанов Б. Казахстан и евразийское экономическое пространство: фобии, санкции и перспективы. / Б. Султанов // Россия и новые государства Евразии. – 2018. – № 4. – С. 29-45.

99. Сыроежкин К. Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы. / К. Сыроежкин // Казахстан в глобальных процессах. – 2014. – № 1. – С. 54-65.

100. Сюзэнь С. Российско-китайское арктическое сотрудничество в энергетической сфере: состояние, возможности, перспективы / С. Сюзэнь // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. – 2017. – №2. – С. 134-169.

101. Сюй Г. «Ледовый Шёлковый путь»: китайско-российское сотрудничество на фоне переустройства международного порядка в Арктике / Г. Сюй, Ю.В. Клинец // Восточная Азия: факты и аналитика. – 2020. – №2. – С. 36-50.

102. Сячин В.Г. Морские портовые комплексы как ключевое звено функционирования транспортной системы КНР / В.Г. Сячин, В.А. Эпштейн // Modern Oriental Studies. – 2020. – Том 2. – №5. – С. 99-113.

103. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года: Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.: С изменениями и дополнениями от: 11 июня 2014 г., 12 мая 2018 г. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda> (дата обращения: 10.03.2021).

104. Федеральная служба государственной статистики России. URL: <http://www.gks.ru/>. (дата обращения: 11.02.2021).

105. Холбрук Р. Проблемы американо-китайских отношений / Р. Холбрук // The Wall Street Journal. URL: <http://inosmi.ru/world/20050531/219983.html>. (дата обращения: 10.09.2020).

106. Хотимский К.В. Проект "один пояс - один путь" и ЕАЭС: перспективы развития / К.В. Хотимский // Инновации и инвестиции. – 2018. – № 2. – С. 106—109.

107. Хунцзе Ч. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21-го века» с точки зрения экспертов КНР / Ч. Хунцзе // Наука и Мир. – 2015. – № 7 (23). – С. 184—186.

108. Цзюньхуэй Ф. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике / Ф. Цзюньхуэй // Гуандунский университет иностранных языков и международной торговли. Современные востоковедческие исследования. – 2020. – Том 2. – №4. – С. 80-87

109. Цыбаков Д.Л. Международная интеграция на постсоветском пространстве: новый этап конкуренции проектов России и Европейского союза / Д.Л. Цыбаков // Среднерусский вестник общественных наук. – 2019. – Том 14. – №4. – С. 177-186.

110. Шелухин А.А. Участие транснациональных корпораций Китая в реализации стратегии «Морского Шёлкового пути XXI века» // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. - 2016. - № 3. - С. 125-134.

111. Юнхуэй Л. Большое евразийское партнерство и китайско-русские отношения / Л. Юнхуэй // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIII: ежегодное издание / Нсост., отв. ред. Е.И. Сафронова. - М.: ИДВ РАН, 2018. – 392 с.

112. Якубовский В.Б. Геоэкономическое значение Центрально-азиатского региона. Проблемы становления Шанхайской организации сотрудничества и взаимодействия России и Китая в Центральной Азии / В.Б. Якубовский – М.: ИДВ РАН, 2005. С. 109.

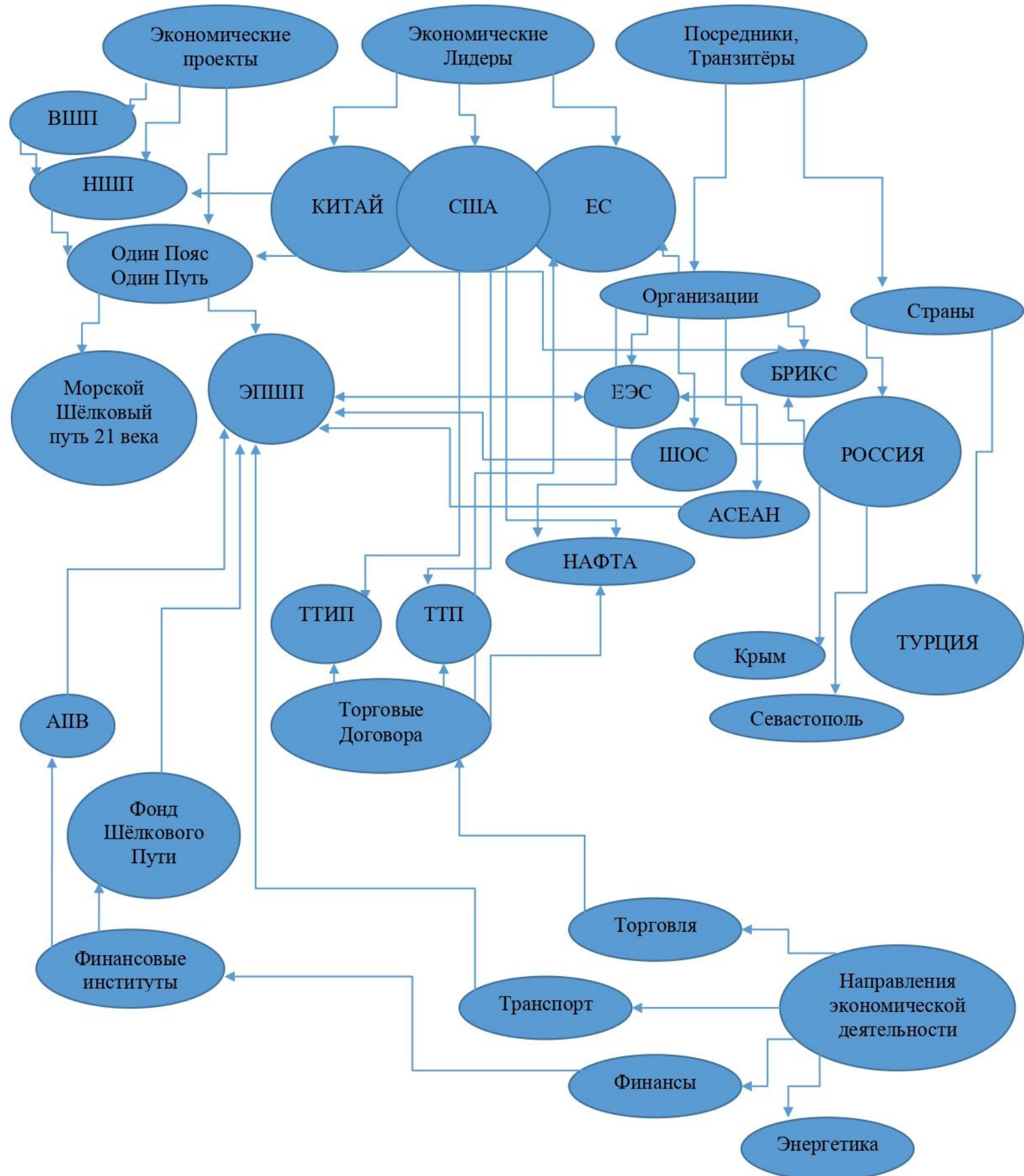
113. Якунин В.И. ЭПШП: вызовы и возможности для России / В.И. Якунин // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2016. – Том 9. – №6. – С. 8-9.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

ОПОП (OBOR)	Один Пояс Один Путь - выдвинутое в 2010-х годах Китайской Народной Республикой (КНР) предложение объединённых проектов «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века».
ЭППП	Экономический Пояс Шёлкового Пути - проект по формированию единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Название дано в честь древнего Шелкового пути.
Морской Шёлковый Путь	Проект морской составляющей проекта ОПОП.
ЕЭС	Евразийский Экономический Союз - Международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учреждённая Договором о Евразийском экономическом союзе.
ШОС	Шанхайская Организация Сотрудничества - региональное международное объединение по безопасности и сотрудничеству, в которое входят восемь стран: Россия, Индия, Китай, Казахстан, Киргизия, Пакистан, Таджикистан и Узбекистан.
РФ	Российская Федерация (Россия)
КНР	Китайская Народная Республика (Китай)
США	Соединённые Штаты Америки
ЕС	Европейский Союз - экономическое и политическое объединение 27 европейских государств.
ВШП	Великий Шёлковый Путь - караванная дорога, связывавшая

	Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века. В первую очередь использовался для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название.
НШП	Новый Шёлковый Путь (Евразийский сухопутный мост) — концепция новой паневразийской межконтинентальной транспортной системы, продвигаемой Китаем
ТТП	Транстихоокеанское партнёрство - преференциальное торговое соглашение между 12 странами Азиатско-Тихоокеанского региона
ТТИП	Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнёрство - Планируемое соглашение о свободной торговле между Европейским Союзом и США. Подготовка ТТИП и переговоры по нему активно шли в 2013-2016 годах, но сторонам предполагаемого партнерства не удалось
Паневразийское пространство	Пространство включающее страны Евразийского континента
Военные блоки	
ОДКБ	Организация Договора о Коллективной Безопасности
НАТО	Северо-атлантический альянс
Паневразийские форумы	
Форум «Азия-Европа» (АСЕМ)	международная организация, объединяющая страны Восточной Азии и Европы.
Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС)	форум 21 экономики Азиатско-Тихоокеанского региона для сотрудничества в области региональной торговли и облегчения, и либерализации капиталовложений.

Выявление связей между понятиями. Выявление метапонятий



Связи между понятиями. Метапонятия дипломного проекта



ДИПЛОМ



**ЛАГОЙДА
ВЛАДИСЛАВ ВЛАДИМИРОВИЧ**

принял участие в очном этапе
XVII Всероссийского конкурса молодежных авторских проектов
и проектов в сфере образования, направленных на социально-экономическое
развитие российских территорий, «Моя страна – моя Россия»
в номинациях «Моя Арктика» и «Мой Дальний Восток»

Генеральный директор Автономной
некоммерческой организации
«Россия — страна возможностей»
А. Г. КОМИССАРОВ

Председатель Комитета
Совета Федерации по науке,
образованию и культуре,
Председатель Экспертного
совета Конкурса
Л. С. ГУМЕРОВА

Председатель АНО «Научно-
методический центр развития
и сопровождения образовательных
и социально-экономических
программ и проектов «Моя страна»,
Координатор Конкурса
Л. С. ПАСТУХОВА



РОССИЯ -
СТРАНА
ВОЗМОЖНОСТЕЙ

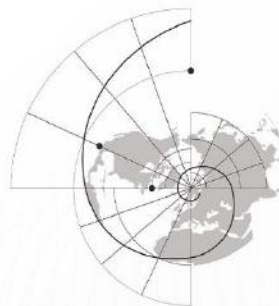


СЕРТИФИКАТ

участника конкурса аналитических работ
«INTELLECTUS»

выдан Лагойде Владиславу Владимировичу

г. Москва



ЭФФЕКТИВНАЯ ПОЛИТИКА
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

2021





ip ASSEMBLY

**МЕЖДУНАРОДНАЯ АССАМБЛЕЯ
МОЛОДЫХ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

СЕРТИФИКАТ **участника**

Лагойда Владислава Владимировича

Сенатор Российской Федерации,
Председатель Организационного комитета Ассамблеи,
доктор юридических наук

 С.Ю. Фабричный

Великий Новгород
19-21 мая 2021 г.