

8 СЕКЦИЯ. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ

DOI:

К ВОПРОСУ ОБ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В ЕВРАЗИЙСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО¹

Аристова Л.Б., Семенова Н.К.

Институт востоковедения РАН, Россия, г. Москва

ул. Рождественка д.12

aristova3@gmail.com, semenovanelli-2011@mail.ru

Аннотация: решение задачи интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство является одним из перспективных путей реализации национальной транспортной стратегии РФ и создания условий для ускорения развития регионов в РФ. Внешние и внутренние вызовы затрудняют реализацию указанной стратегии.

Ключевые слова: Российская Федерация, транспортная стратегия, вызовы.

Географическое положение территории России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена межконтинентальной транспортной системы. Это геополитическое обстоятельство необходимо особо учитывать при прогнозировании развития международных транспортных коридоров в целях повышения привлекательности и конкурентоспособности новой транспортной системы [1]. В условиях усиливающихся интеграционных процессов, всесторонне охвативших мировую экономику, понятие транспортного коридора приобрело конкретный и законченный смысл как направление устойчивого грузопотока внутри континентов или отдельных стран, как зона концентрации различных видов транспорта и комплексного развития транспортной инфраструктуры [2].

Проблема транзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI в. По словам Президента РФ В.В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам» .

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов, как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, является приоритетной точкой роста национальной экономики.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Главная задача государства в условиях усиления международной конкуренции в сфере функционирования и развития транспорта - создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, развитие много-векторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, что будет означать формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны, что соответствует национальным интересам Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему.

Транспорт выступает материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда. Углубленная трактовка транспортной безопасности, понимается в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов России.

На современном этапе роль Международных транспортных коридоров (МТК) особенно актуальна в контексте интеграционных процессов на Евразийском пространстве, в частности в Центральной Азии (ЦА). Современные тенденции глобализации и регионализации привели к образованию понятия

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 19-014-00027А.

«глобальный регион» и нарастанию соперничества интеграционных объединений за рынки сбыта. МТК играют важную роль в становлении различных форматов международного взаимодействия начала третьего тысячелетия. В этом контексте особую роль играют два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай, стратегическое партнерство которых в современных условиях все больше приобретает международно-региональный характер, направленный на поиск дополнительных ресурсов для стабилизации и развития в ключевых евразийских субрегионах, в частности в Центральной Азии.

МТК имеют важное значение для каждой страны-участницы и оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но также национальной безопасности, учитывая какую роль, и позитивную и негативную, могут играть дороги в военной, экономической, промышленной, технологической, продовольственной и, даже, демографической сферах.

Международные транспортные коридоры способствуют не только экономическому росту и развитию региональной интеграции, но и помогают развивающимся странам все в большей степени получать доступ на международные рынки. В настоящее время Азия и Европа являются наряду с Северной Америкой, самыми влиятельными регионами мира. Растет взаимодействие между указанными регионами, включая Азию и Европу, появляется необходимость более полноценного вовлечения территории внутриматериковых транзитных государств в обеспечении транспортного коридора.

В этом контексте к ключевым сферам совпадения интересов РФ и КНР в ЦА можно отнести:

- доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы;
- контроль над стратегическими отраслями промышленности;
- получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона;
- получение возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам;
- усиление влияния в политической жизни государства;
- создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г. транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики. Одним из перспективных путей реализации национальной транспортной стратегии является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Применительно к транспортной политике задача заключается в том, чтобы определить место и роль России в постбиполярной системе международных отношений, осознать и сформулировать ее национальные интересы и последовательно реализовывать и защищать эти интересы на международной арене, в том числе в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт [3].

Для России интеграция транспортной системы РФ в евразийское транспортное пространство, в первую очередь, это повышение конкурентоспособности национальной экономики за счет развития многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

После распада СССР в результате разрушения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России. Так, значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках сотрудничества с Китаем построил новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России. Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центрально-азиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации. Причина этого проста – явное желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора и превращение его в источник поступления валюты за счёт перевозки транзитных грузов. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства - они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния. Как только отдельные участки железных дорог стран ЦА будут объединены в единую сеть и состыкованы с железнодорожными магистралями КНР, новый евроазиатский транзитный коридор составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на

перевозки. Как бы не убеждали иностранных инвесторов, что российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности (нуждающихся лишь в модернизации с учётом характера перспективных грузопотоков); транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле (освоение альтернативных маршрутов чревато поиском сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов); российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным необжитым местам, вопрос тарифов остается на одном из первых мест в принятии инвестиционных решений.

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно.

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем в транспортной сфере наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества, в частности в центральноазиатском регионе. Существует мнение, что геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния. Для России последствия стремительного транспортного усиления Китая будут весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам, построенным, в основном, не на российской территории.

Регион Центральной Азии имеет геополитическое значение для России, в связи с восстановлением ее статуса, как крупной политической силы в регионе. Отсюда политика западных стран в содействии строительству на территории региона транспортных и инфраструктурных проектов в обход РФ (МТК «ТРАСЕКА», железные дороги и др.).

Образование новых независимых государств в ЦА после 1991 г. (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан) привело к необходимости по-новому решать региональные политические и экономические задачи, а также строить новые взаимовыгодные отношения с соседями и Россией. Характер отношений между Россией и Центральной Азией всегда имел важнейшее значение для региона, учитывая его транзитную нагрузку в связях между странами Запада и Востока.

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток-Запад. Но ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север-Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию).

Говоря о транспортных маршрутах, идущих в обход России, можно выделить по крайней мере две причины их возникновения. Объективная, как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство (ЦАРЭС). И субъективная, политизированная (ТРАСЕКА), ставящая целью не оптимизацию и развитие, а изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России.

Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались мало-востребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты. На текущий момент транзитный потенциал ТРАСЕКА оценивается невысоко, серьезной конкурентной составляющей для России нет.

Несмотря на то, что изначально новые транспортные проекты в обход РФ противопоставлялись маршрутам через территорию России, трудноразрешимые обстоятельства физической и нефизической силы (необходимость смены ширины колеи, преодоление морских участков на железнодорожных

парамах, сложности с таможенными процедурами, недостаточная согласованность транзитных тарифов, неэффективная и несвоевременная координация между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами) привели к тому, что в рамках альтернативных центрально-азиатских маршрутов запланированы транспортные магистрали с выходом на российскую территорию. Это объясняется простой логикой - Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на ее территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Это, в частности позволяет сформировать на территории России логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит ускорение циркуляции грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии. Сухопутное сочленение Китая и Европы, минуя Россию, ущербно географически.

В экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит, что маршруты в обход России неизбежно ослабят влияния РФ в регионе. Вторая группа, напротив видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ. Во-первых, стимулирование совершенствования транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ, повышение использования транзитного потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг, интеграцию РФ в евразийскую транспортную систему, диверсификацию транспортных маршрутов, повышение экономической эффективности перевозок грузов и пассажиров, улучшение транспортной безопасности и надежности, повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, расширение импорта и экспорта технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры и рост зарубежных инвестиций в экономику. При этом, нельзя не видеть и косвенный экономический эффект функционирования Международных транспортных коридоров (МТК), заключающийся в развитии регионов страны, находящихся в зоне их транспортно-экономического тяготения. Регионы получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития.

Транзитный потенциал РФ в первую очередь связывают Транссибирским маршрутом, проходящим на 84 % по российской территории. Взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ очевидны. Для зарубежных партнеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг. Но необходимо учитывать, то Транссиб – наиболее грузонапряженная железная дорога России и в краткосрочной перспективе возможно достижение предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение отечественных грузов. По прогнозам экспертов на средне- и долгосрочную перспективу, Транссибирский коридор будет конкурентоспособен при выполнении следующих условий: коренная модернизация Транссиба, означающая создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистрали, обеспечивающей дешевизну перевозок, сравнимую с морскими, проведение железнодорожного соединения его с Кореей и Японией.

Есть мнение, что диверсификацию маршрутов через ЦА в рамках Экономического пояса Шелкового пути Россия может использовать с экономической выгодой. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь ввиду, во-первых, что, например, Северный коридор ТАЖМ на протяжении 2,7 тыс.км. проходит по российской территории и составляет 25 % от длины маршрута (49 % с учетом территории Таможенного союза). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Великого Шелкового пути.

В этой связи необходимо выделить ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена. Во-первых, возрастающая конкуренция. Все более заметными становятся попытки центров силы изолировать Россию от динамично формирующихся грузовых и транспортных потоков мировой экономики, стремление ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Роль транспортного развития в этом отношении трудно переоценить. Мировая торговля формирует постоянно растущие потоки капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами, при этом международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы [3]. В результате

транспортная среда в глобальном масштабе обретает свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом экономического и политического влияния [4].

Особенно сложным в этом отношении является южное направление. Во второй половине декабря 2012 г. в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Турции вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия. Документ предусматривает согласованные транзитные тарифы на данном маршруте, которые, как предполагается, будут ниже транзитных расценок в РФ минимум на 10–13%. Транспортный коридор пройдет через территорию Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции, в обход России. По такому же маршруту пройдут газопроводы из Азербайджана и Средней Азии в Европу [1].

Россия в евро-азиатском направлении противопоставляет давно известный коридор Север – Юг. Коридор опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал [1][5].

Во-вторых, это замедленные темпы реализации экономических и социальных реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации страны и чрезвычайной сложности управления необъятными пространствами регионов [1][6].

В-третьих: особенности транспортной системы (ТС), а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительными сроками создания новых типов технических средств и т.п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций [7].

В контексте развития МТК на евразийском пространстве необходимо отметить ряд позитивных событий. Во-первых, в 2014 г. подписано межправительственное Соглашение государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое будет содействовать развитию торгово-экономического сотрудничества между странами региона [7][8].

Современный МТК Западная Европа – Западный Китай, который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге, в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из аспектов евразийской интеграции. На российской стороне часть нового транспортного коридора совпадает с исторически сложившимся веками маршрутом – Северным шелковым путем. Старые дороги сейчас активно расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. В настоящий момент активно ведутся работы на участках автострады по территории Башкортостана и Татарстана [1].

Во-вторых, формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно рассматривать как общую территорию для транспортных коридоров.

В-третьих, активизация российско-китайского взаимодействия в транспортной сфере. Китай в последнее время неоднократно высказал заинтересованность в сотрудничестве с Россией в вопросах транспортной политики. За последние шесть лет объем китайских инвестиций в России вырос в четыре раза. Только лишь в первом квартале 2015-го показатель увеличился на 14% в годовом исчислении. Учитывая последние соглашения по итогам визита Си Цзиньпина [7], а также планы по развитию ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь», в Москве надеются на ускорение темпов сотрудничества в финансово-инвестиционной сфере [9]. Это позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада.

Знаковым событием стало совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) в мае 2015 г. [7]. В подписанном 8 мая заявлении стороны заявили, что готовы «предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП», придерживаясь «принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов». В документе указывается на ШОС как координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем» [9].

Сегодня основными задачами развития транспортной сферы России являются:

- обеспечение условий для повышения надежности и эффективности внешнеторговых перевозок;
- вовлечение дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные пути стран Евразийского экономического союза[10];
- привлечение отечественных и иностранных инвестиций на развитие сферы транспорта;
- создание условий для ускорения развития отдельных регионов в РФ и РК, расположенных в зоне прохождения МТК;
- обеспечение интеграции российского и казахстанского транспорта в систему дорог Европы и Азии [3].

Транспортная стратегия России на период до 2030 г. включает решение задач формирования транспортной сети без разрывов, ликвидацию диспропорций в уровне развития инфраструктуры отдельных районов страны, реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечение единства транспортной сферы. Присутствует возможность состыковки национальных транспортных путей с китайской инициативой Экономического Пояса Шелкового Пути. Китайская сторона не только предлагает сотрудничество в рамках ЭПШП всем заинтересованным странам, но и уже разрабатывает конкретные предложения и проекты по сопровождающей инфраструктуре. Использование транзитного потенциала РФ рассматривается в качестве важной составляющей ЭПШП.

При прагматическом подходе, для России важно четко понимать реальный расклад сил и постараться избежать постепенного превращения России в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

Транспортная стратегия России нацелена на перспективу и предполагает, что одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Но приходится констатировать тот факт, что действия РФ в этом направлении не носят объединенный характер (и в ЦА, и на Дальнем Востоке). И хотя они вписаны в программу модернизации экономики РФ, имеется ряд внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена:

- замедленные темпы реализации экономических (в т.ч. в сфере транспорта) реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.
- особенности транспортной системы (ТС) России, а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительные сроки создания новых типов технических средств и т.п.

В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций. Без форсированной реализации намеченных в стратегии мероприятий РФ может упустить геополитический шанс интеграции своей транспортной системы в евразийское транспортное пространство.

Литература

1. Семенова Н. К. Коридор во весь континент [Электронный ресурс] // Евразия. 2016. URL: <http://evrazia.org/article/2830>.
2. Агасьянц А.А. Проблемы развития и модернизации транспортных систем [Электронный ресурс] // Урбанистика, строительство, экология. 2017. URL: <http://lerschtul.ru/urbanist/mnenie-spezialista-a-a-agasyanca.html>.
3. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-ЦА / Л.Б. Аристова, Н.К. Семенова // Отв. ред. А.И. Салицкий. Институт востоковедения РАН. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.
4. Якунин В.И. Политология транспорта // Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. 432 с.
5. Полякова И., Лобов В. Что такое транспортный коридор? [Электронный ресурс] // АвтоТрансИнфо. 2017. URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=2167>.
6. Агасьянц, А.А. Транспортно-расселенческий территориальный каркас России – основа инновационного развития страны и регионов // Соц.-эк. пробл. разв. транс. систем город. и зон их влияния: Матер. XV Межд. науч.-прак. конф. Екатеринбург: УрГЭУ, 2009.
7. Семенова Н.К. Новые приоритеты транспортной политики в формате «РФ-ЦА-КНР» // Вестник НГУ. Востоковедение. Том 15, № 10, 2016. С.167-177.

8. Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества 12 сентября 2014 г. [Электронный ресурс] / Официальный сайт представительства Российской Федерации в Шанхайской Организации Сотрудничества. 2015. URL: <http://sco-russia.ru/documents/>.
9. По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве [Электронный ресурс] // Центральное телевидение Китая. 2015. URL: http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165_02.shtml.
10. О Концепции формирования российского участка «Санкт-Петербург – Казахстан» в составе нового автодорожного коридора «Балтика – Китай» по территории Республики Татарстан [Электронный ресурс] // Консорциум. Кодекс. 2009. URL: <http://docs.cntd.ru/document/917039894>.