

---

## Россия в конкурентном пространстве Великого шелкового пути

**Аннотация.** В статье рассматривается вопрос возрождения Великого шелкового пути (ВШП), в конкурентном пространстве которого происходит взаимодействие китайской концепции Великого шелкового пути, американской концепции Нового шелкового пути (НШП), российской концепции Евразийского экономического союза, а также многосторонней концепции Шанхайской организации сотрудничества. В этих условиях актуальным становится вопрос нахождения оптимальной внешнеполитической и внешнеэкономической стратегии России, позволяющей избегать открытой конфронтации с основными центрами силы, а также максимально эффективно использовать потенциал сотрудничества между ними.

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь, Новый шелковый путь, Россия, Китай, США, Европейский союз, Евразийский экономический союз, Шанхайская организация сотрудничества.

---

### Автор

**Косоруков Артём Андреевич,**  
кандидат политических наук,  
старший преподаватель кафедры  
политического анализа  
факультета государственного управления  
МГУ имени М. В. Ломоносова  
(Москва, Россия).



---

**В** начале XXI в. возрождение транспортных коммуникаций на пространстве Великого шелкового пути (ВШП) ставит перед Россией целый ряд геополитических и геоэкономических задач, от решения которых во многом зависит успешность российских интеграционных объединений. Так, в связи с интернационализацией мирохозяйственных связей и интенсификацией мировой торговли значительно возрастает роль транспортных коммуникаций, проходящих по евразийскому континен-

ту и пересекающих пространство таких интеграционных объединений, как Евразийский экономический Союз, Европейский союз, Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии и др.

Исторически на пространстве Евразии более двадцати веков существовал и успешно функционировал так называемый Великий шелковый путь, который оказывал существенное влияние на процессы борьбы за власть и экономическую мощь различных государств.

Еще во времена строительства империи Александра Македонского начали прокладываться или совершенствоваться трансконтинентальные транспортные коммуникации и морские пути между греческими, египетскими, персидскими, индийскими и китайскими производителями и потребителями.

Однако развитие торговых связей и интенсивность потоков товаров и капиталов регулярно уменьшались вследствие военных конфликтов и политических разногласий между евразийскими державами. Одно из первых существенных снижений пропускной способности Великого шелкового пути было вызвано уходом римлян с Ближнего Востока в VII в. и началом активизации арабской экспансии в регионе, во время многочисленных византийско-иранских войн Персия блокировала караванные пути с тем, чтобы нанести экономический ущерб Византии. В период VIII–X вв. вместо персидского отрезка Великого шелкового пути стали использоваться речные пути Восточно-Европейской равнины, на которых доминировали хазары и скандинавы-варяги. Увеличение количества товаров и обогащение за счет торговли с Востоком привели к существенному расслоению в этих землях и строительству многочисленных военно-торговых крепостей, ставших впоследствии такими государствами, как Волжская Булгария, Хазарский каганат и Древнерусское государство.

В VI–VII вв. в результате персидско-византийских войн одно из направлений Великого шелкового пути прошло по территории Северного Кавказа. Это было вызвано попыткой Персии ограничить торговые связи Византии через взимание с греческих купцов высокой пошлины. В связи с этим караваны из Китая и Средней Азии пошли в обход, огибая Каспийское море с севера.

Экспансия Монгольской империи в XIII в., территория которой включала значительные пространства Евразии,

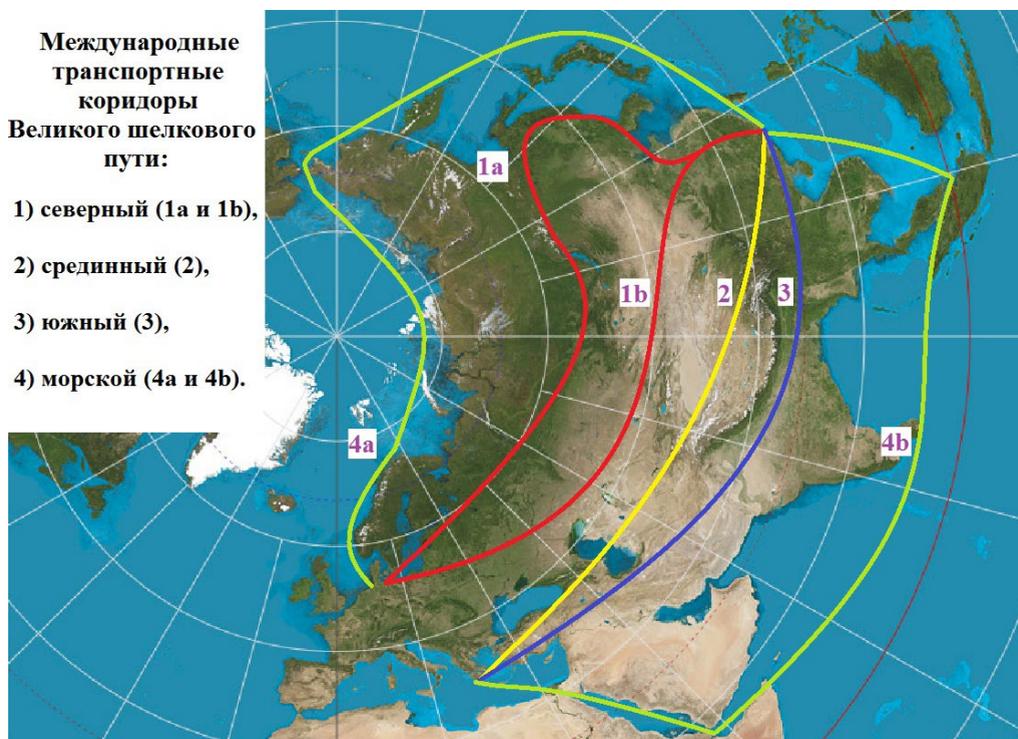
привела к оживлению сухопутной торговли на пространстве Великого шелкового пути. В его европейской части в XIV–XV вв. транспортные коммуникации начали выстраивать торговые империи венецианцев и генуэзцев, которые закрепились с помощью торговых крепостей на берегах Адриатического, Эгейского, Мраморного и Черного морей.

К XV в. Великий шелковый путь пришел в упадок ввиду возобновления военных конфликтов в Средней Азии, в частности, вторжения туркменских племен и завоеваний Тамерлана, которые стимулировали развитие морской торговли, приведшей впоследствии к Великим географическим открытиям. Свидетельством наличия определенного интереса Китая в отношении развития морской компоненты Великого шелкового пути стали путешествия китайского флотоводца Чжэн Хэ в Персидский залив и к берегам Африки в середине XV в. Столетием позже Турецкая империя и Великое княжество Московское занимали практически все пространство от берегов Северного Ледовитого океана через Ближний Восток и Северную Африку практически до Гибралтарского пролива, используя возможности сухопутной азиатско-европейской торговли. Европейские государства начали искать обходные торговые пути. В результате развитие океанических коммуникаций оказалось в XV в. наиболее перспективным стратегическим направлением развития международной торговли. Скорость, возможность перевозки больших грузов, относительно низкая цена морского передвижения стали приводить к тому, что с конца XV в. значение сухопутного Великого шелкового пути начинает падать.

Возрождение Великого шелкового пути началось с его научного осмысления в 1877 г. в фундаментальной работе немецкого исследователя Фердинанда Рихтгофена «Китай». В XX в. уже

## Россия в конкурентном пространстве Великого шелкового пути

Рисунок 1. Международные транспортные коридоры Великого шелкового пути в XXI в.



нефункционирующий Великий шелковый путь сыграл важнейшую роль в истории Китая во время гражданской войны, когда в 1939 г. правительство Китая попросило Советский Союз построить автомобильную дорогу, отчасти совпадающую с северным направлением Великого шелкового пути, позволившую Китаю продержаться в борьбе с японцами.

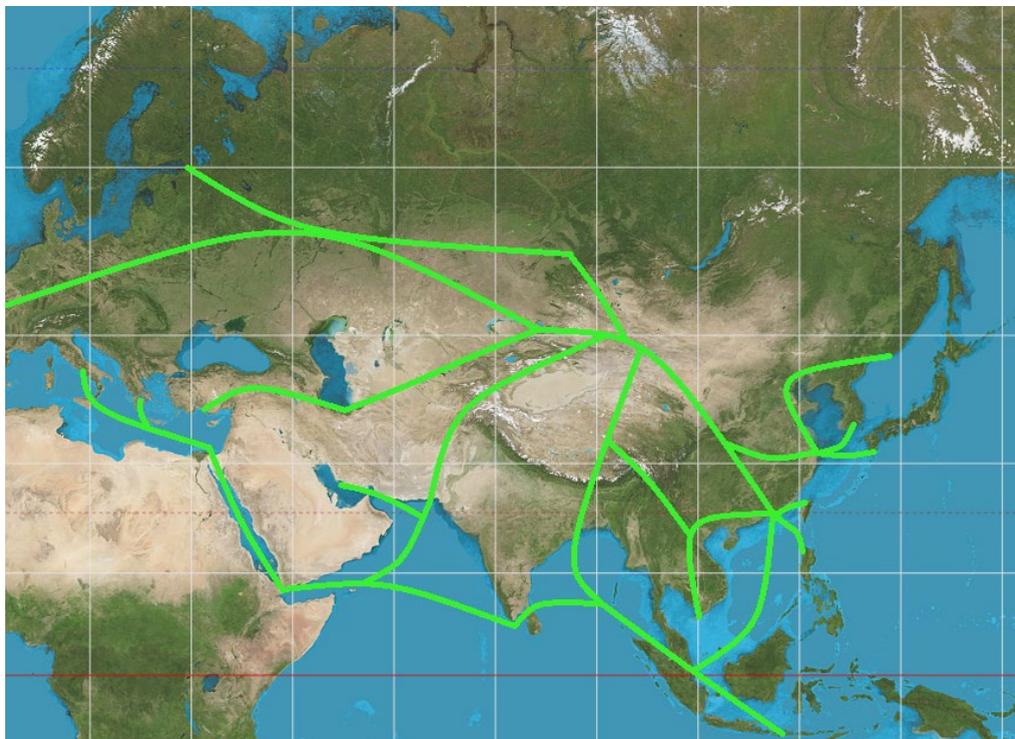
В XXI в. Великий шелковый путь начинает обретать принципиально новое содержание в рамках четырех международных транспортных коридоров: 1) северного, проходящего по территории Китая, Казахстана, России, Беларуси и Европейского союза (ЕС); 2) срединного, проходящего по территории Китая, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана, Грузии, Турции и Европейского союза; 3) южного, проходящего по территории Китая, Индии, Таджикистана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Турции и Европейского союза;

4) двух морских — огибающих Евразийский континент на юге и на севере и доходящих до государств Европейского Союза (Рис. 1).

Наибольший интерес для России представляют коридоры 4а, 1а, 1b, тогда как для Китая наиболее перспективными являются коридоры 2, 3, 4b, что не исключает возрастания интереса Китая к коридорам 4а, 1а, 1b в случае роста конфликтности в Средней, Южной и Юго-Восточной Азии.

Конфликты, связанные как с ростом террористических проявлений в Средней и Южной Азии, так и с последствиями «арабской весны» на Ближнем Востоке и в Северной Африке, на сегодняшний день угрожают не только национальной безопасности Китая, но и России, а также потенциально способны перекрыть транзитные пути из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. Дело в том, что через территорию России может пройти

Рисунок 2. Китайская концепция Великого шелкового пути



Евразийский сухопутный мост (коридоры 1a и 1b), который свяжет западное побережье Тихого океана через Транссибирскую железную дорогу с европейской частью России и далее — с Европейским союзом. Южная ветвь Евразийского сухопутного моста (коридоры 2 и 3), начинаясь в Китае, продолжаясь в Казахстане и проходя через Россию, также способна быть международным транспортным коридором на территорию ЕС. Разработка и строительство двух вышеперечисленных транспортных артерий тревожит Вашингтон. При этом чем сильнее США вовлечены в дела Южной и Средней Азии, тем интенсивнее стратегическое сотрудничество России и Китая.

Основным региональным интеграционным проектом России на пространстве Великого шелкового пути стал Евразийский экономический союз, создающийся как экономический и в перспективе политический союз между бывшими советскими республиками, среди которых

Беларусь, Казахстан, Киргизия, Армения и Россия. Важным шагом на пути формирования Евразийского экономического союза было создание в 2010 г. Таможенного союза, подписанное тремя членами — Россией, Казахстаном и Беларусью. Киргизия и Армения присоединились к нему в 2014 г. Таджикистан объявил, что он собирается рассмотреть вопрос о присоединении к Союзу, однако процесс его присоединения во многом зависит от членства Киргизии в связи с отсутствием у него общей границы с Казахстаном.

С одной стороны, российское видение региональной интеграции отчасти противоречит концепции США по возрождению Великого шелкового пути. Если Соединенные Штаты рассматривают Евразийский экономический союз как попытку бывших советских республик воссоздать СССР, то Россия видит в американской концепции Нового шелкового пути (НШП) попытку ослабить связи внутри Евразии. Американская концепция

Рисунок 3. Американская концепция «Нового шелкового пути»



Нового шелкового пути включает в себя создание региональной энергетической системы Южной (Афганистан, Пакистан, Индия) и Средней Азии, дальнейшее развитие торговли в данных регионах, снижение и гармонизацию таможенных правил, а также в перспективе сближение социально-политических систем данных государств на принципах демократии. В этом смысле американскую концепцию можно рассматривать как метод противостояния российскому и отчасти китайскому влиянию на страны Средней Азии, отличающийся политико-идеологической направленностью в отношении стран региона.

С другой стороны, можно обнаружить взаимовыгодные точки соприкосновения между китайской концепцией Великого шелкового пути (ВШП) и российским видением дальнейшего развития ЕАЭС, его гармонизации с ВШП. Так, Китай в лице Председателя КНР Си Цзиньпина в 2013 г. выдвинул стратегическую концеп-

цию развития ВШП, а также «Сообщества общей судьбы Китай-АСЕАН» и «Морского шелкового пути XXI века» (Рис. 2). Тем самым Китай предложил сформировать крупнейшую в мире экономическую зону, охватывающую более тридцати стран Евразии с населением больше трех миллиардов человек, обеспечивающих до четверти мирового экспорта. Китай, в отличие от США, не стремится создать обособленный формат развития Средней и Южной Азии, а наоборот — заинтересован в развитии транспортных и энергетических коммуникаций на всем протяжении ВШП, который начинается в Китае и распространяется через Среднюю Азию, Иран, Казахстан, Закавказье, Турцию и Россию в ЕС. Границы могут быть расширены на Западную и Южную Азию, а также на Центральную и Восточную Европу.

Однако Россия в процессе евразийской интеграции в формате ЕАЭС не ставит целью воссоздание СССР или

вытеснение США из Евразии. Евразийский экономический союз для России является проектом, направленным на восстановление своего геополитического и геоэкономического присутствия на пространстве Евразии и, в частности, Средней Азии, а также для максимизации взаимной выгоды от международной торговли. Конфликтные события последнего времени, особенно остро проявившиеся в Украине, актуализируют вопросы гибкого формата кооперации в Евразии, поиска приемлемой, выгодной всем участникам, вне зависимости от геополитических амбиций, экономической альтернативы, построенной на прагматичной основе и реальной с точки зрения финансового обеспечения.

Важным признаком стратегического сближения России и Китая стало создание в 2001 г. Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), которая на сегодняшний день включает в свой состав не только республики Средней Азии (Казахстан, Киргизию, Таджикистан и Узбекистан), но и Индию, Пакистан, что свидетельствует об определенном пересечении ШОС, а также подходов России, Китая и Индии в отношении развития Великого шелкового пути с американской концепцией НШП (Рис. 3). Однако среди приоритетов России в данной организации не стоит задача конкуренции с США в Евразии, равно как и деятельность ШОС не носит антиамериканского характера. К основным российским приоритетам относятся укрепление роли ШОС как механизма региональной безопасности, запуск крупных многосторонних экономических проектов, а также углубление гуманитарных связей. При этом Россия готова налаживать связи ШОС с Евразийским экономическим союзом, расширять сотрудничество с другими международными организациями, прежде всего с ООН, которая также проявляет заинтересованность в укреплении сотрудничества с ШОС в деле обеспечения стабильности в регионе.

Шанхайский формат кооперации на пространстве Евразии во многом способствует возрождению Великого шелкового пути. Так, в 2014 г. страны ШОС подписали соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, цель которого — формирование международной транспортной сети автомобильных маршрутов, включая транспортный коридор из Европы в Западный Китай. В случае ее полномасштабного запуска появится возможность напрямую по суше соединить порты Желтого моря с портами Ленинградской области, а также существенно расширить возможности транзита китайских товаров в Европу, а российских — в Юго-Восточную Азию, минуя риски таких транзитных регионов, как Южная и Малая Азия, Ближний Восток. Страны ШОС в ближайшее время планируют утвердить программу скоординированного развития автодорог.

К стратегическим приоритетам России в рамках возрождения Великого шелкового пути является экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока, что особенно наглядно проявляется на фоне быстрого роста стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности Китая. Россия разработала ряд государственных стратегий и программ по комплексному развитию Сибири и Дальнего Востока с ориентацией на экспорт в страны АТР, а также с расширением Транссиба. Важно учитывать, что российский Дальний Восток находится в северной части АТР и имеет к нему как сухопутные, так и морские выходы, при этом совокупный ВВП стран АТР составляет более пятидесяти триллионов долларов. В случае, если объем российского экспорта вырастет хотя бы до двух процентов от ВВП АТР, валовой региональный продукт Сибири и Дальнего Востока удвоится. Экспортная модель экономики Сибири и Дальнего Востока России заработает в том случае, если создать на их территории ряд свободных экономических зон по модели сингапур-

## Россия в конкурентном пространстве Великого шелкового пути

---

ской с привлечением производств крупных транснациональных корпораций. В рамках ШОС следует создавать в Сибири и на Дальнем Востоке территории опережающего развития, способствовать возрождению ВШП и Китайской Восточной железной дороги, а также осуществить переход на расчеты в рублях со странами АТР, в частности, с северными районами Китая и с Северной Кореей. Председательство России в ШОС в 2014 г. открыло новые перспективы для развития Сибири и Дальневосточного региона. Концептуальной основой ТОР должны стать условия для ведения бизнеса, соответствующие всем мировым стандартам, и конкурентоспособные отношения с ключевыми бизнес-центрами АТР.

Геополитическая роль России традиционно состояла в укреплении цивилизационного, экономического и транспортного звена между Азией и Европой. На современном этапе Россия отстаивает идею о восстановлении Китайско-Восточной железной дороги, привлекает значительные средства в модернизацию Транссиба, укрепляет сотрудничество с Северной и Южной Кореей, по территории которых может быть запущен один из отрезков Великого шелкового пути. С КНДР уже начаты переговоры о переходе на расчеты в рублях, выдаче долгосрочных виз российским гражданам, работающим в компаниях-инвесторах; предоставлении российским инвесторам полноценного доступа к мобильной связи и внутреннему Интернету на территории КНДР.

Россия также привлекает китайских инвесторов в проекты развития системы БАМ — Транссиб, в частности, при достройке БАМа за счет подводных туннелей, которые могли бы соединить Сахалин с материком и, возможно, даже с японским островом Хоккайдо. Реализация этого плана позволит создать магистраль Япония — Западная Европа, развитие которой дало бы импульс экономическому развитию Дальнего Востока.

Однако реализация этого проекта имеет весьма неопределенную перспективу из-за территориальных претензий Японии.

Россия сквозь призму китайского видения ВШП пока выглядит не как стратегический рынок (Россия в рейтинге основных торговых партнеров Китая в 2015 г. занимала 15-е место, уступая Германии, Великобритании, Бразилии, Таиланду и Индии), а как стратегически важная транзитная территория (объем внешней торговли Китая превышает четыре триллиона долларов, а объему российской-китайской торговли только предстоит к 2020 г. приблизиться к отметке в 100 млрд долларов). Однако с учетом сохраняющейся нестабильности на Ближнем Востоке и в Закавказье транспортные артерии на территории России приобретают первостепенное значение и способствуют существенному развитию российской экономики. Отечественная экономика получает определенный импульс от строительства или модернизации российской части планируемой Пекином главной контейнерной трассы, которая начинается на восточном побережье Китая, проходит через Казахстан, сливается с магистралями России и Беларуси, имеет возможность частичной переориентации на южное крымское направление. Роль дублеров сыграют модернизированные с китайским участием Транссиб и БАМ и другие железнодорожные магистрали.

Дальнейшее развитие транзитного потенциала России испытывает на себе ряд вызовов и угроз со стороны приграничных регионов, связанных с внешнеполитической активностью стран Запада, что особенно чувствительно воспринимается Китаем, зависящим от международных транспортных коммуникаций. Так, присоединение ЕС к санкциям США против России, связанным с событиями в Украине, показали Китаю, насколько ЕС может действовать вопреки своим экономическим интересам и сокращать пространство взаимовыгодного сотруд-

ничества. Более того, деятельность США в АТР также несет для России и Китая новые риски, если Трансатлантическая зона свободной торговли под руководством США будет реализована на практике. Вместе с Транстихоокеанской зоной свободной торговли она призвана создать сферу глобальной торговли, свободную от нежелательных для США экономик.

Ограничения во взаимной торговле между Россией и ЕС способствуют активизации российско-китайской торговли, появлению на российском рынке отраслевых и суботраслевых ниш для китайских товаров, появившихся после введения санкций западными государствами. Это подталкивает Китай к увеличению объемов торговли с Россией и инвестиций в крупные инфраструктурные проекты, а также продолжению военно-технического сотрудничества в условиях нарастания международной напряженности. Соответствующие договоренности России и Китая увеличивают число совместных проектов в высокотехнологичных отраслях науки и промышленности с благоприятными последствиями для взаимного развития.

Конфронтационная динамика в отношениях России и Запада наносит определенный вред развитию российского сухопутного участка Великого шелкового пути, однако позволяет усилить российско-китайское сотрудничество, а также переориентировать транспортные потоки по южному сухопутному участку ВШП в обход России, активизировать освоение Северного морского пути, а также китайской стратегии «Нити жемчуга» (морского участка ВШП, проходящего по Южно-Китайскому морю, Бенгальскому заливу, Аравийскому и Красному морям с выходом в Средиземное море). При этом Китай внимательно следит за геоэкономическими шагами России, в частности, попытками России сохранить свое экономическое присутствие на Украине и Восточной Европе, а также создать на основе Евразий-

ского экономического союза Евразийский союз. Нежелание Китая получить в лице России конкурента в Средней Азии объяснимо: после отказа от китайской инициативы по созданию зоны свободной торговли между членами Шанхайской организации сотрудничества Россия продолжила развивать свой проект зоны свободной торговли — Евразийский экономический союз — шаг, который был сдержанно воспринят в Китае.

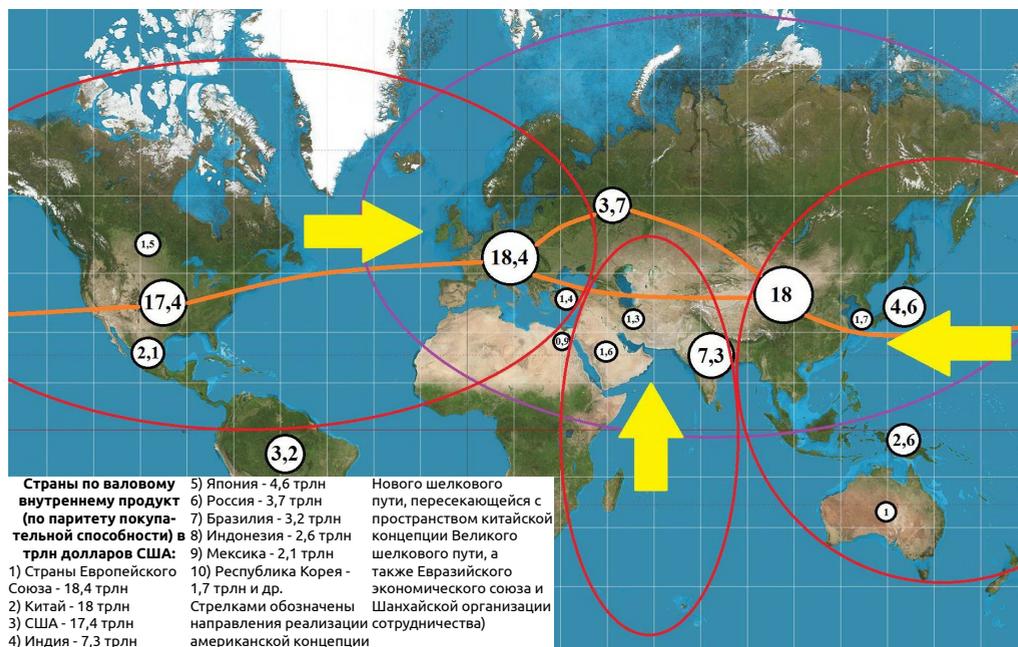
В начале XXI в. нежелание отдельных государств на пространстве Великого шелкового пути изменять сложившийся статус-кво может быть основным препятствием на пути его успешной реализации. Практичность некоторых инициатив и проектов критикуется властями тех государств, которые не готовы пойти на либерализацию торговли, расширение прав и возможностей частного сектора или открытие своих экономик. Однако, оставаясь в стороне и не в состоянии использовать возможности, представленные в рамках Великого шелкового пути, в конечном счете, они поставят под угрозу свой статус-кво. Так, например, все страны Средней Азии не имеют выхода к открытому морю, поэтому без транс- и внутрирегионального сотрудничества им будет чрезвычайно трудно добиться быстрого экономического роста.

Дальнейшее развитие Евразийского экономического союза в условиях реализации китайской концепции Великого шелкового пути может стать полноценной стратегией экономического развития России и ее интеграции в мировую экономику. Данные инициативы должны сосредоточиться на разработке механизмов, позволяющих осуществлять континентальную торговлю между Азией и Европой, способствовать экономическому развитию и стабилизации Южной и Средней Азии, а также интеграции России как с экономиками Юго-Восточной Азии, так и Европы.

Соединенные Штаты, объективно оценивая перспективы укрепления транс-

Россия в конкурентном пространстве  
Великого шелкового пути

Рисунок 4. Страны по ВВП (ППС) в трлн долларов США



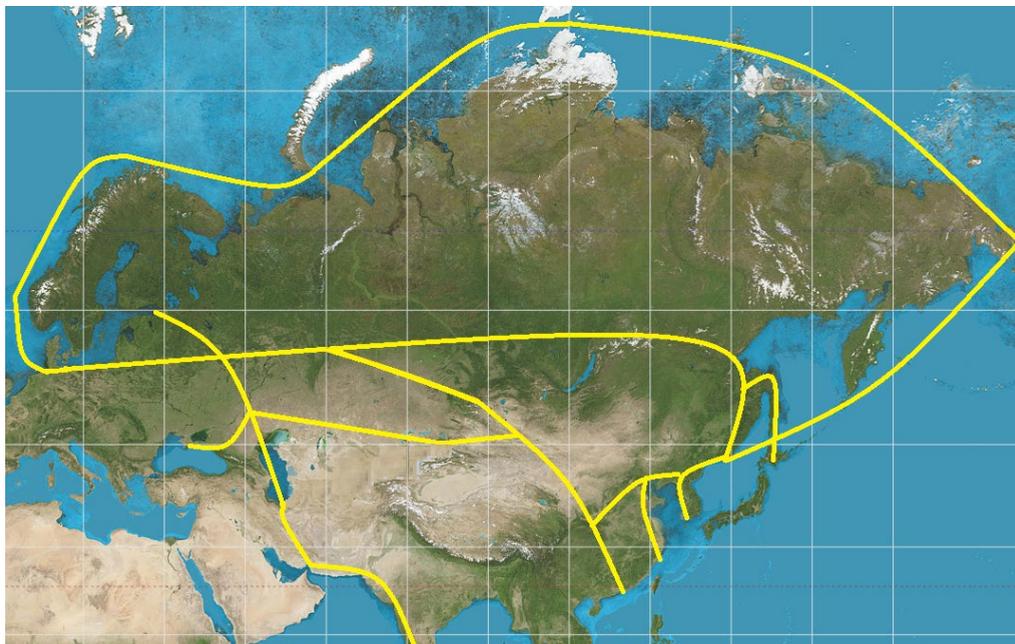
портных коммуникаций между Россией, Китаем и ЕС (в совокупности это около 40,1 % мирового ВВП), стремятся ослабить зависимость своих европейских союзников по ЕС и НАТО от российских энергоресурсов и китайских товаров. Поэтому они стремятся укреплять политическое, экономическое и военное единство трансатлантического сообщества, в частности НАТО. Для этих целей США продвигают две основные внешнеполитические инициативы: одна — концепция НШП, и другая — намерение Америки увеличить свое военное присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Рис. 4).

Однако, если рассматривать двусторонние контакты России и Китая, то они также не всегда характеризуются кооперативным взаимодействием, в частности в процессе институционализации ЕАЭС и китайского подхода к развитию ШОС и ВШП. Само создание Евразийского экономического союза в 2015 г. затрагивает интересы Китая в Средней Азии и ослабляет экономические перспективы развития ШОС, что может привести к серьезным политическим трудностям

в российско-китайских отношениях. Однако ослабление России в результате действий Запада не входит в геополитические планы Китая, а успех евразийского экономического проекта будет усиливать Россию, что более важно для Китая, чем тактические потери в Средней Азии. Вместе с тем существует также возможность американо-российского взаимодействия (очередной стратегической «перезагрузки»), основанного на общем понимании необходимости не допустить превращения экономической экспансии Китая в Евразии в геополитическое доминирование в регионе в ущерб долгосрочным интересам России или США.

Рассматривая китайско-американское соперничество в Средней Азии, важно отметить, что китайско-американские отношения слишком важны для обеих стран, поэтому Китай и США пытаются воздерживаться от конфронтации и противостояния и проводят политику сотрудничества: любая проблема может быть отрегулирована в рамках наметившейся системы взаимовыгодного тандема, экономической «Кимерики» в глобальном пространстве.

**Рисунок 5. Перспективы развития Великого шелкового пути в контексте реализации национальных интересов России**



Следует отметить, что Китай будет стремиться наращивать свое экономическое и политическое присутствие в Средней Азии. Ему на этом пути не избежать обострения экономической конкуренции, в частности в энергетической сфере, с Россией. Могут также войти в противоречие с экономическими интересами Китая попытки России и стран Средней Азии договориться о международной торговой кооперации, особенно в части совместных поставок сырья в Китай. При этом у России и Китая сохраняются совместные интересы в части обеспечения безопасности и ограничения влияния США на региональные процессы. Таким образом, между двумя центрами возникают расхождения по линии «экономика — безопасность», вокруг разрешения которых будет строиться стратегия России в Средней Азии.

Следует объективно оценивать потенциал Китая, США, ЕС и других акторов в процессе реализации ими своего видения Великого шелкового пути. Несмотря на значительные достижения Китая

в Средней Азии и США на европейском и азиатском пространствах, сохраняется большое количество нерешенных проблем, осложняющих отношения Китая и США со странами региона. Одна из наиболее острых проблем для Китая — это серьезные внутренние вызовы, перед которыми он стоит, в том числе, неблагоприятные демографические тренды, социальное расслоение, загрязнение окружающей среды, необходимость политических реформ, кризис традиционных ценностей и др. В свою очередь, США предстоит перестроить американское лидерство в Евразии, усилившееся после распада СССР, однако начинающее ослабевать в связи с успешным экономическим подъемом Китая.

Вследствие этого, России следует наращивать потенциал региональной интеграции в формате ЕАЭС, а также стремиться гармонизировать отношения с ШОС, китайским проектом ВШП и американским НШП, искать возможности взаимовыгодного сотрудничества с европейскими партнерами. Положение России

## Россия в конкурентном пространстве Великого шелкового пути

---

в конкурентном пространстве Великого шелкового пути будет развиваться по трем наиболее вероятным сценариям: 1) «государственному», предполагающему усилия по возрождению ВШП в рамках ЕАЭС и развитию евроазиатских транспортных связей с опорой на национальные правительства (рис. 5). Каждое из транзитных государств при реализации данного сценария будет стремиться добиваться выгод для национальных перевозчиков и других участников рынка и экономики в целом; 2) «региональному», подразумевающему тесное региональное, в том числе двустороннее сотрудничество России, Китая и др., включая

реализацию перспективных интеграционных проектов (гармонизацию ЕАЭС и ШОС), в целях совместного использования выгод географического положения и транспортных коммуникаций, унификации процесса перевозки и ликвидации различных барьеров для перевозчиков и грузов в процессе международной торговли; 3) «международному», предусматривающему концентрацию усилий по развитию сухопутного транспортного моста между Европой и Азией с привлечением США, ЕС и других стран, а также различных международных организаций и транснациональных корпораций.

### Литература

1. *Латов Ю. В.* Великий шелковый путь — пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. — 2010. — № 1. — С. 123–140.
2. *Приходько Н. Н., Ващук С. П., Романико В. В., Шалаев И. В.* О перспективах развития «Шелкового пути» // Вестник АмГУ. — 2015. — № 70. — С. 42.
3. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Международный Союз Автомобильного Транспорта. — URL: <http://polpred.com/free/irubook.pdf> (дата обращения: 20.02.2016).
4. *Сыроежкин К.* Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы. Казахстан в глобальных процессах. — 2014. — № 1. — С. 54–65.
5. *Амребаев А.* Совместимы ли между собой «внешние проекты» обустройства Центральной Азии и интересы стран региона? Казахстан в глобальных процессах. — 2014. — № 1. — С. 22. — URL: [http://iwep.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imep\\_1\\_2014.pdf](http://iwep.kz/files/attachments/article/2014-04-30/imep_1_2014.pdf) (дата обращения: 20.02.2016).
6. *Калиновский И.* Новый Шелковый путь. «Expert Online» 28.09.14. — URL: <http://expert.ru/2014/09/28/novyyj-shelkovyyj-put> (дата обращения: 30.01.2016).
7. *Попова Ю. В.* К вопросу о повышении транзитного потенциала магистральных железных дорог России. SWorld. 06.12.13. — URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer33/692.pdf> (дата обращения: 02.02.2016).
8. Дисбалансы транстихоокеанского пространства / Отв. ред. В. В. Михеев, В. Г. Швыдко; ИМЭМО РАН. — М.: Магистр, 2014. — 320 с.
9. *Лукин А. В.* Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. — 2014. — № 7. — URL: [http://igpi.ru/bibl/other\\_articl/1406820606.html](http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html) (дата обращения: 28.02.2016).
10. *Fedorenko V.* The New Silk Road Initiatives in Central Asia. Rethink Institute Washington. 2013. — URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf> (дата обращения: 01.02.2016).