

**Агеев Александр Иванович** —

генеральный директор Института экономических стратегий РАН, заведующий кафедрой управления бизнес-проектами НИЯУ МИФИ, доктор экономических наук, профессор, эксперт РАН.

**Логинов Евгений Леонидович** —

заместитель директора Института экономических стратегий РАН, заместитель директора по научной работе Института проблем рынка РАН, профессор Департамента мировой экономики и мировых финансов Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор РАН.

**Зоидов Кобилжон Ходжиевич** —

заведующий Лабораторией интеграции российской экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН, старший научный сотрудник, кандидат физико-математических наук, доцент.

**Медков Алексей Анатольевич** —

руководитель Центра исследований транзитной экономики Лаборатории интеграции российской экономики в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН, старший научный сотрудник, кандидат экономических наук.

**Aleksandr I. Ageev** —

RAS Institute for Economic Strategies.

**Evgeniy L. Loginov** —

RAS Institute for Market Problems.

**Kobilzhon Kh. Zoidov** —

RAS Institute for Market Problems.

**Aleksey A. Medkov** —

RAS Institute for Market Problems.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-03014 «Оптимизация процессов организации кооперированных товарных поставок и инвестиций для удовлетворения спроса и предложения по ключевым направлениям развития науки и техники в рамках ЕАЭС»).*

УДК 339.924:338.47

Статья посвящена формированию российского кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии как российского встречного партнерского проекта, интегрированного с китайским Экономическим поясом Шелкового пути. Обоснована необходимость создания Евразийского распределенного мегахаба, ориентированного на консолидированное управление для использования транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры России и других государств — участников ЕАЭС, комбинированно сопряженной с аналогичной китайской инфраструктурой. Технологической базой такого проекта является инфраструктура производства и транспортировки топливно-энергетических, сырьевых, продовольственных и иных ресурсов и оказания логистических и других услуг в структуре инфраструктурно-транспортных направлений (коридоров) «Китай — Россия — Европа» и «Россия — Китай — Азия». Предлагается смена бизнес-позиционирования России при взаимодействии с Китаем для ее встраивания как ключевого оператора в структуру оказания транспортно-транзитных услуг и поставок топливно-энергетических ресурсов в Европе и Азии. На этой основе возможно формирование механизмов как координации торговли продукцией и ресурсами, так и согласования в обоюдных интересах между Россией и Китаем различных технологических, экономических, информационных и иных аспектов, обеспечивающих синхронизацию процессов оказания транспортно-транзитных услуг и энергоснабжения потребителей в различных территориальных зонах национальных экономик стран Европы и Азии.

*Ключевые слова*

Транспортно-транзитная система, топливно-энергетический хаб, инфраструктура, Россия, Китай, Экономический пояс Шелкового пути, ЕАЭС.

# Формирование российского кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии, интегрированного с китайским Экономическим поясом Шелкового пути



К итаю требуется найти выход из острой кризисной экономической динамики, переходящей, как необходимо отметить, в системный кризис модели трех последних десятилетий «китайского экономического чуда», осложненный одновременным мировым финансово-экономическим кризисом [1]. Такой выход может быть реализован, во-первых, за счет ускоренного расширения контура внешних рынков, зоны использования юаня и стимулирования экспорта, а во-вторых, за счет перераспределения рисков, налоговой и социальной нагрузки между секторами национальной экономики, что обеспечит частичную расшивку наиболее

## Forming the Russian Cluster of Transport-Transit and Fuel-Energy Corridors of Eurasia, Integrated with the Chinese Economic Belt of the Silk Road

The article is dedicated to forming the Russian cluster of transport-transit and fuel-energy corridors of Eurasia as a Russian counterpart partner project integrated with the Chinese Economic belt of the Silk Road. The authors substantiate the necessity of creating the Eurasian distributed mega-hub, oriented to consolidated management for the use of the transport-transit and fuel-energy infrastructure of Russia and other states-participants of the EAEU, combined with a similar Chinese infrastructure. The technological base of such a project is the infrastructure for production and transportation of fuel, energy, raw materials, food and other resources and for provision of logistics and other services in the structure of infrastructure-transport directions (corridors) “China–Russia–Europe” and “Russia–China–Asia”. It is proposed to change Russia’s business positioning in cooperation with China for its integration as a key operator in the structure of providing transport and transit services and supplying fuel and energy resources in Europe and Asia. On this basis, it is possible to form mechanisms both for coordinating trade of products and resources, as well as agreeing in mutually beneficial interests between Russia and China on various technological, economic, information and other aspects that ensure synchronization of the processes of rendering transport and transit services and energy supply to consumers in different territorial zones of national economies of Europe and Asia.

### Keywords

Transport and transit system, fuel and energy hub, infrastructure, Russia, China, Economic belt of the Silk Road, EAEU.

➤ **Организационным ядром кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров должен являться Евразийский распределенный мегахаб.**

критических диспропорций и поддержание темпов развития производства, обеспечивающего политическую и экономическую стабильность Китая [2].

Выходом из наметившейся негативной тенденции нарастания макроэкономических диспропорций является реализуемый китайским руководством проект Экономического пояса Шелкового пути как попытка расширения внешних рынков сбыта китайской продукции [3].

В условиях наличия глобального геоэкономического проекта, реализуемого Китаем (Экономического пояса Шелкового пути) и призванного коренным образом переформатировать зоны стратегического влияния в существенном сегменте мировой экономики, необходима новая управленческая модель партнерского российского проекта — формирование российского кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии. Организационным ядром кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров должен являться Евразийский распределенный мегахаб. Такой мегахаб может быть создан на основе российской транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры в направлении глобализационно-стратегической трансформации постсоветской экономической интеграции и сотрудничества для расширения сфер извлечения прибыли и наращивания добавленной стоимости, получаемой компаниями ЕАЭС на доступных рынках стран Европы и Азии.

Иначе говоря, необходим партнерский российский проект, ориентированный на консолидированное управление для использования транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры России и других

государств — участников ЕАЭС, комбинированно сопряженной с аналогичной китайской инфраструктурой для выстраивания контура внешнеэкономического управления, способного обеспечить реализацию российских и евразийско-союзных экономических интересов в традиционных производственных и торговых зонах постсоветского пространства [4].

Основным экономическим критерием в рамках такого российского проекта может быть наращивание объемов добавленной стоимости, получаемой евразийско-союзными товаропроизводителями от расширения внешнеэкономического контура экономических операций на зарубежных рынках, где мы еще можем быть хоть как-то конкурентоспособны [5, 6]. Реализация проекта также даст возможность улучшить условия внешнеэкономической деятельности российских предприятий за счет использования транспортно-транзитной инфраструктуры, логистических систем и прочего в странах — получателях энерго-сырьевых ресурсов, производимых в государствах — участниках ЕАЭС [7, 8].

Глобализационные аспекты реализации российского партнерского проекта на основе развития транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии требуют разработки стратегии взаимодействия



для увеличения объемов сбыта не только китайской, но и российской продукции на международных рынках [9].

Технологической базой проекта является инфраструктура производства и сбыта топливно-энергетических, сырьевых, продовольственных и иных ресурсов и оказания производственных, логистических, транспортных

и иных услуг, развитие которой должно опираться на соответствующие изменения организационной структуры, бизнес-моделей и иных аспектов управления в группах ведущих компаний государств — участников ЕАЭС.

Глобализационная трансформация должна обеспечивать возможность практической реализации стратегического подхода к решению задачи перехода российских компаний, кооперирующихся в той или иной форме с китайскими предприятиями, к трансграничной координации своей деятельности как инструменту решения функциональных задач группы ведущих компаний в системе кооперационной увязки производств, транспорта, логистики, сбыта и оперирования финансовыми ресурсами с опорой на валюты России и Китая [10].

Одним из основных векторов этой политики нам представляется возможность координирования между Россией и Китаем широкого спектра энерго-транспортных, телекоммуникационных, строительных и любых других видов услуг и поставок энерго-сырьевых ресурсов и отдельных позиций технологической продукции как элементов кооперационной увязки производств, транспорта, логистики, сбыта и оперирования финансовыми ресурсами с опорой на валютные пары (рубль — юань, рубль — тенге и пр.) и двусторонние своп-линии.

Формирование Евразийского распределенного мегахаба как организационного ядра кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии ставит на повестку дня необходимость смены бизнес-позиционирования для становления экономической модели России в мировой экономике и важнейших ее европейских и азиатских точ-

ках как системообразующего интегратора товарных и финансовых потоков в Европе и Азии.

Стратегическое позиционирование экономического развития группы ведущих компаний государств — участников ЕАЭС в рамках такого подхода может быть реализовано путем встраивания объектов евразийско-союзного транспортно-транзитного и топливно-энергетического комплексов в мировые товарные и финансовые потоки [11, 12]. Это требует повышения согласованности выполнения общесистемных задач компаний в рамках оптимизации объектно-пространственных конфигураций взаимосвязей евразийско-союзных товаропроизводителей на доступных рынках стран Европы и Азии [13, 14].

В сложившихся условиях рациональна концентрация российских инвестиций на наиболее перспективных направлениях развития евразийско-союзной инфраструктуры с ключевым положением объектов, принадлежащих российским и аффилированным с ними собственникам, которые позволяют резко расширить возможности оптимизационного структурирования процессов обеспечения операций группы ведущих компаний государств — участников ЕАЭС в ключевых секторах (зонах концентрации добавленной стоимости) пересечения товарных и финансовых потоков в стратегически важных регионах мира. Это предполагает использование соответствующей управленческой концепции внедрения модели комбинированного сопряжения транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры государств — участников ЕАЭС, в первую очередь России и Китая. Формирование модели комбинированного сопряжения транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры России и Китая необходимо реализовать через налаживание критически важных сервисов управления бизнес-единицами в хозяйственной деятельности группы ключевых инфраструктурных объектов с формированием общего информационного пространства.

Необходимо изменение траектории развития организационно-экономических механизмов управления группы ведущих компаний государств — участников ЕАЭС путем



перехода к внедрению новых координированных управленческих решений в рамках парадигмы организационного развития инфраструктурных объектов. В этих условиях необходимо переосмысление бизнес-стратегий и моделей управления для обеспечения экономической устойчивости российских компаний, кооперирующихся в той или иной форме с китайскими предприятиями в системе глобальных факторов конкурентоспособности. Это возможно путем формирования, внедрения и использования модели координированного управления с интеграцией распределенных процессов взаимодействия бизнес-агентов (бизнес-единиц), оперирующих производственными бизнесами и логистическо-транспортными услугами и поставками ресурсов в рамках транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры России и других государств — участников ЕАЭС, комбинированно сопряженной с аналогичной китайской инфраструктурой.



Кластерная модель может стать основой управления функционированием и расширением сфер контроля компаниями из государств — участников ЕАЭС территориальных зон, определяющих условия извлечения прибыли и наращивания добавленной стоимости для реализации энергогарантирующей роли и международно признанного статуса группы ведущих компаний государств — участников ЕАЭС в деле обеспечения энергетической устойчивости национальных электро-, нефте- и газотранспортных систем, энергетических хабов, железнодорожной, морской, автомобильной и иной логистики стран, сотрудничающих с Россией в сфере энергетики. Китай здесь является основным азиатским партнером России.

С учетом особенностей текущей ситуации и в перспективе такие меры необходимы, чтобы реализовать совокупные интересы транспор-

тно-транзитного и топливно-энергетического комплексов России в глобализированной структуре оборота ресурсов и услуг совокупного пакета прибыли и капитализации. Проекты развития Экономического пояса Шелкового пути позволяют при условии нахождения точек взаимного интереса между Россией и Китаем заполнить грузами имеющуюся российскую и китайскую транспортную инфраструктуру и поставить вопрос о ее развитии.

Модернизация и развитие сегментов трансконтинентальной сети топливно-энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры ведущих компаний государств — участников ЕАЭС и Китая должны стать основными инфраструктурными проектами в рамках реализации партнерского (Экономический пояс Шелкового пути и др.) российского проекта, несмотря на все сложности, связанные с экономико-политическими условиями и высокой стоимостью их осуществления. Этот инфраструктурный комплекс будет способствовать реализации производственного потенциала государств — участников ЕАЭС и Китая за счет использования новой ветви производственно-транспортных коридоров «Россия — Европа» и «Россия — Азия» на основе квазиконсолидированной евразийско-союзной транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры, комбинированно сопряженной с аналогичной китайской инфраструктурой.

Целью евразийско-союзной политики в рамках реализации партнерского (Экономическому поясу Шелкового пути и др.) российского проекта должна стать оптимизация организационных схем присвоения доходов от интегрированного использования топливно-



➤➤ Формирование Евразийского распределенного мегахаба ставит на повестку дня необходимость смены бизнес-позиционирования для становления экономической модели России в мировой экономике и важнейших ее европейских и азиатских точках как системообразующего интегратора товарных и финансовых потоков в Европе и Азии.

энергетической и транспортно-логистической инфраструктуры государств — участников ЕАЭС в целях успешного обеспечения национальных экономических интересов.

Таким образом, при формировании Евразийского распределенного мегахаба на основе российской транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры, сопряженной с китайской инфраструктурой, необходима реализация качественно нового подхода. Этот подход заключается в выходе на новые информационно-аналитические и оперативно-управленческие возможности систем управления оказанием транспортных, логистических, энергетических услуг и поставок ТЭР для потребителей группы ключевых стран Европы и Азии с центром технологического управления и экономической координации в Москве [15].

На этой основе создается возможность перераспределения в пользу российских компаний части мировой добавленной стоимости, формируемой энергопотребителями Европы и Азии [16].

Стратегия формирования новой транспортно-транзитной и топливно-энергетической архитектуры Центральной и Западной Азии при сопряжении транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров России, Китая и, возможно, многих других государств Европы и Азии рассматривается нами как политика формирования комбинированного с евразийско-союзным экономическим пространством на основе российского партнерского проекта, интегрированного с Экономическим поясом Шелкового пути.

На этой основе возможно формирование механизмов координации между Россией и Китаем торговли продукцией и ресурсами, согласование этими странами различных техноло-

гических, экономических, информационных и иных аспектов, обеспечивающих синхронизацию процессов транспортно-транзитных услуг и энергоснабжения потребителей в различных территориальных зонах национальных экономик стран Европы и Азии [17].

Развитие Евразийского распределенного мегахаба как организационного ядра кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии должно учитывать экономические и технологические особенности энергосистем государств — членов ЕАЭС, Китая и ряда граничащих с ними стран (Монголии, Индии, Пакистана и др.), так как они в той или иной форме будут задействованы в процессах функционирования энергетической метасистемы в Европе и Азии, базирующейся на транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуре России с учетом аналогичной инфраструктуры государств — членов ЕАЭС и Китая.

Концепция формирования Евразийского распределенного мегахаба как организационного ядра кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии должна базироваться на стратегической роли России как гаранта энергетической безопасности ЕАЭС, Китая, других стран-энергопотребителей, поставщика пакета ключевых российских топливно-энергетических ресурсов (электроэнергии, а также газа, нефти, угля и др.). Эта роль дает возможность существенного наращивания взаимного товарообмена при сопряжении транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров, идущих по территории России, Китая, других государств Европы и Азии.

Отсюда вытекает необходимость и возможность координации инфраструктурных проектов и реализации инвестиционных про-

грамм в сфере развития транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры [18].

На основе сопряжения инфраструктуры России и Китая реализуется организация информационно-аналитической «стыковки» показателей товарно-финансовых позиций отдельных хозяйствующих субъектов (торговых агентов) в отношении пакета товаров на рынки России, Китая, других государств Европы и Азии на основе единых принципов экономического регулирования и технологического управления системой оказания транспортных, логистических, энергетических услуг и поставок ТЭР.

Требуют детализации направления развития системы долгосрочных контрактов на поставку топливно-энергетических ресурсов для обеспечения контрактов, на основании которых с учетом рисков и комплексной эффективности разрабатываются и реализуются инвестиционные проекты развития мощностей транспортно-транзитной и топливно-энергетической инфраструктуры.

При формировании Россией и Китаем комбинированного с евразийско-союзным экономического пространства на основе российского партнерского проекта, интегриро-

ванного с Экономическим поясом Шелкового пути, открывается возможность реализации широкого географического спектра инфраструктурных проектов, где группы ведущих российских и китайских компаний смогут играть одну из ведущих ролей. Это ставит на повестку дня необходимость формирования новой системы сбора, обработки информации и выдачи оптимизационных рекомендаций по обороту товаров и услуг между Россией и Китаем. Такая система могла быть сформирована при информационной интеграции пула электронных торговых площадок России и Китая. ■

ПЭС 17171 / 20.12.2017

#### Источники

1. Агеев А.И., Логинов Е.Л. Россия в новой экономической реальности: Монография. М.: Институт экономических стратегий, Ассоциация «Аналитика», 2016.

2. Агеев А.И., Логинов Е.Л. Китай в точке бифуркации: поиск новой стратегической модели // Экономические стратегии. 2016. № 2 (136). С. 20–33.

3. Логинов Е.Л., Борталевич С.И., Логинова В.Е. Расширение валютного контура китайского экономического влияния как стратегия поддержки национальной экономики в условиях обострения кризисных явлений // Финансы и кредит. 2016. № 20 (692). С. 37–49.

4. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы

#### References

1. Ageev A.I., Loginov E.L. *Rossiya v novoy ekonomicheskoy real'nosti* [Russia in the New Economic Reality]. Moscow, Institut ekonomicheskikh strategiy, Assotsiatsiya "Analitika", 2016.

2. Ageev A.I., Loginov E.L. *Kitay v tochke bifurkatsii: poisk novoy strategicheskoy model* [China's Bifurcation Point: Search for a New Strategic Model]. *Ekonomicheskie strategii*, 2016, no. 2 (136), pp. 20–33.

3. Loginov E.L., Bortalevich S.I., Loginova V.E. *Rasshirenie valyutnogo kontura kitayskogo ekonomicheskogo vliyaniya kak strategiya podderzhki natsional'noy ekonomiki v usloviyakh obostreniya krizisnykh yavleniy* [Expansion of the Monetary Contour of Chinese Economic Influence as a Strategy of Supporting the National Economy in the Face of Crisis Phenomena Aggravation]. *Finansy i kredit*, 2016, no. 20 (692), pp. 37–49.

4. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. *Formirovanie evolyutsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii* [Forming the Evolutionary Model of the Transport-Transit System of Russia in Conditions of Integration and Globalization]. Moscow, Nestor-Istoriya, 2014, 800 p.

5. Kheyfets B.A. *Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti — novaya model' privlekatel'nogo ekonomicheskogo partnerstva dlya EAES* [Economic Belt of the Silk Road — a New Model of an Attractive Economic Partnership for the EAES]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2016, no. 5, pp. 39–49.

6. Eskindarov M.A. *Problemy integratsii finansovykh rynkov stran edinogo ekonomicheskogo prostranstva* [Problems of Integrating the Financial Markets of the Common Economic Space Countries]. *Vestnik Finansovogo universiteta*, 2014, no. 1 (89), pp. 8–19.

7. Sil'vestrov S.N., Kuznetsov N.V., Shestak V.P. *Proektnoe finansirovanie infrastrukturykh monopoliy v novoy modeli ekonomiki Rossii* [Project Financing of Infrastructure Monopolies in the New Model of the Russian Economy]. Moscow, Kogito-Tsentr, 2017, 174 p.

8. Tszyun'chzhi D., Zhuy V., Chzhu Ch. *Torgovo-ekonomicheskoe sotrudnichestvo Rossii i Kitaya na fone odnogo poyasa, odnogo puti* [Trade and Economic Cooperation of Russia and China Against the Background of One Belt, One Way]. *Vestnik Moskovskoy mezhdunarodnoy vysshey shkoly biznesa MIRBIS*, 2016, no. 2 (6), pp. 58–63.

9. Zoidov K.Kh., Medkov A.A. *Formirovanie upravlencheskikh mekhanizmov razvitiya tranzitnoy ekonomiki stran Tsentral'noy Azii v usloviyakh integratsii i nestabil'nosti* [Forming Management Mechanisms for Developing Transit Economy of the Central Asian Countries in Conditions of Integration and Instability]. *Upravlenie*, 2015, no. 3, pp. 39–47.



России в условиях интеграции и глобализации. М.: Нестор-История, 2014. 800 с.

5. Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути — новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 39–49.

6. Эскиндаров М.А. Проблемы интеграции финансовых рынков стран единого экономического пространства // Вестник Финансового университета. 2014. № 1 (89). С. 8–19.

7. Сильвестров С.Н., Кузнецов Н.В., Шестак В.П. Проектное финансирование инфраструктурных монополий в новой модели экономики России. М.: Когито-Центр, 2017. 174 с.

8. Цзюньчжи Д., Жуй В., Чжу Ч. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая на фоне одного пояса, одного пути // Вестник Московской международной высшей школы бизнеса МИРБИС. 2016. № 2 (6). С. 58–63.

9. Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности // Управление. 2015. № 3. С. 39–47.

10. Зоидов З.К. Пути формирования интегрированной рыночной инфраструктуры и регулирования производства и товарооборота в рамках ЕАЭС / Под ред. канд. экон. наук А.А. Медкова. М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. 141 с.

11. Клементьев С.А., Ларин О.Н., Тарасов Д.Э. Задачи развития транспортной системы России в связи с реализацией проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Инноватика и экспертиза: научные труды. 2015. № 2 (15). С. 229–233.

12. Шимов В.Н., Быков А.А. «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития // Белорусский экономический журнал. 2016. № 2 (75). С. 4–14.

13. Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., У Цзы. Транспортная составляющая проектов сопряжения Европейского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 47–58.

14. Эскиндаров М.А., Перская В.В. Обеспечение устойчивого и конкурентоспособного экономического роста ШОС и ЕАЭС на базе реализации проектов взаимного интереса // Горизонты экономики. 2016. № 5 (31). С. 63–71.

15. Цветков В.А., Борталевич С.И., Логинов Е.Л. Стратегические подходы к развитию электроэнергетической инфраструктуры России в условиях интеграции национальных энергосистем и энергорынков. М.: ИПР РАН, 2014. 510 с.

16. Демина О.В. Рынки электроэнергии: роль пространства и институтов. Экспорт российской электроэнергии в Китай. М.: ИИП РАН, 2016. 29 с.

17. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Восточной Азии. М.: ИПР РАН, 2012. 159 с.

18. Ягья В.С., Ли М. Центральная Азия в условиях сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // Управленческое консультирование. 2016. № 3 (87). С. 60–68.

10. Zoidov Z.K. *Puti formirovaniya integrirovannoy rynochnoy infrastruktury i regulirovaniya proizvodstva i tovarooborota v ramkakh EAES* [Ways of Forming the Integrated Market Infrastructure and Regulating Production and Trade Within the EAEU Framework]. Pod redaktsiyey kandidata ekonomicheskikh nauk A.A. Medkova. Moscow, TsEMI RAN / IPR RAN, 2015, 141 p.

11. Klement'ev S.A., Larin O.N., Tarasov D.E. *Zadachi razvitiya transportnoy sistemy Rossii v svyazi s realizatsiyey proekta "Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti"* [The Tasks of Developing the Transport System of Russia in Connection with Implementing the Project "Economic Belt of the Silk Road"]. *Innovatika i ekspertiza: nauchnye trudy*, 2015, no. 2 (15), pp. 229–233.

12. Shimov V.N., Bykov A.A. "Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti" kak transportnyy marshrut i global'nyy proekt razvitiya ["Economic Belt of the Silk Road" as a Transport Route and a Global Development Project]. *Belorusskiy ekonomicheskiy zhurnal*, 2016, no. 2 (75), pp. 4–14.

13. Sazonov S.L., Kudryavtsev E.S., U Tszy. *Transportnaya sostavlyayushchaya proektov sopryazheniya Evropeyskogo ekonomicheskogo soyuza i "Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti"* [Transport Component of Integrating Projects of the European Economic Union and the "Economic Belt of the Silk Road"]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2015, no. 2, pp. 47–58.

14. Eskindarov M.A., Perskaya V.V. *Obespechenie ustoychivogo i konkurentosposobnogo ekonomicheskogo rosta ShOS i EAES na baze realizatsii proektov vzaimnogo interesa* [Providing Sustainable and Competitive Economic Growth of SCO and EAEU on the Basis of Realizing Projects of Mutual Interest]. *Gorizonty ekonomiki*, 2016, no. 5 (31), pp. 63–71.

15. Tsvetkov V.A., Bortalevich S.I., Loginov E.L. *Strategicheskie podkhody k razvitiyu elektroenergeticheskoy infrastruktury Rossii v usloviyakh integratsii natsional'nykh energosistem i energorynkov* [Strategic Approaches to Developing Russia's Electric Power Infrastructure in the Context of Integrating National Energy Systems and Energy Markets]. Moscow, IPR RAN, 2014, 510 p.

16. Demina O.V. *Rynki elektroenergii: rol' prostranstva i institutov. Ekспорт rossiyской elektroenergii v Kitay* [Electricity Markets: the Role of Space and Institutions. Export of Russian Electricity to China]. Moscow, INP RAN, 2016. 29 p.

17. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. *Problemy integratsii i innovatsionnogo razvitiya transportnykh sistem Rossii i stran Vostochnoy Azii* [Problems of Transport Systems Integration and Innovative Development in Russia and East Asian Countries]. Moscow, IPR RAN, 2012, 159 p.

18. Yag'ya V.S., Li M. *Tsentral'naya Aziya v usloviyakh sopryazheniya Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza* [Central Asia in the Context of Conjugation of Economic Belt of the Silk Road and the Eurasian Economic Union]. *Upravlenncheskoe konsul'tirovanie*, 2016, no. 3 (87), p. 60–68.